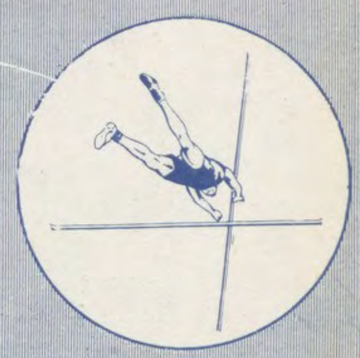
15e Année — N° 736

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

26 Octobre 1912

# VIE AU GRAND AIR



## UN SAUT ETRANGE

**F. Sproule, excellent sauteur de la Stone Schooll, U. S. A., franchit la barre, pour le saut en hauteur, dans cette position qu'affectionnent les sauteurs de l'Université de Cambridge.**

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBE** ED. PINAUD

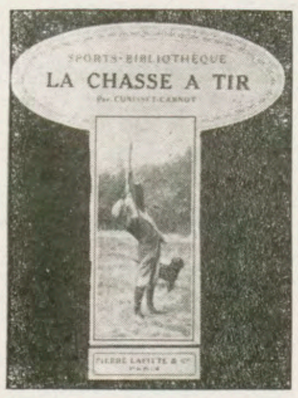
# Sports=Bibliothèque

(COLLECTION ILLUSTRÉE, COMPLÈTE EN **24** VOLUMES)

## *Le Football*

**par Ch. GONDOUIN et JORDAN**

Ce volume est le guide indispensable de tous ceux qui veulent connaître le technique et le " style " du football rugby et du football association.




## *La Chasse à tir*

**par CUNISSET-CARNOT**

Chasse en plaine, chasse en battue, chasse en marais, le choix des armes, le dressage des chiens, tout cela est traité dans cet ouvrage par un auteur dont la réputation cynégétique est universelle.

Le volume broché, **6** francs ; cartonné toile, **7** francs ; relié peau souple, **10** francs.

**PIERRE LAFITTE et Cie.**

CYCLES
La Française-Diamant
MOTOCYCLETTES

MOTO NAPHTA
LA PREMIERE ESSENCE DU MONDE

## Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

OCCASION. Pour cause de départ on céderait à de très bonnes conditions, collections de diverses publications et revues, état de neuf. Ecrire pour tous renseignements à Me Michot, 10, rue de Miromesnil, Paris.

CHATS DE SIAM. Pivron, rue La Motte, Le Mans.


# QUATORZE ANS DE SPORT

COLLECTION DES QUATORZE PREMIÈRES ANNÉES DE

## LA VIE AU GRAND AIR

*LE PLUS IMPORTANT MAGAZINE SPORTIF ILLUSTRÉ*

Par le texte et par l'image, les numéros de *La Vie au Grand Air* forment la véritable

***HISTOIRE SPORTIVE DES 14 DERNIÈRES ANNÉES***

*La Vie au Grand Air* a vu naître l'Automobile, les Ballons dirigeables, les Sous-marins, les Aéroplanes.

Elle a connu et décrit tous les progrès, toutes les transformations du Cyclisme et de l'Athlétisme.

Elle a rendu compte par l'image de toutes les manifestations cyclistes, s'est consacrée, d'une façon très sérieuse, à l'étude du sport hippique.

C'est le seul journal illustré dans lequel on puisse retrouver les grandes rencontres qui comptent au Calendrier Athlétique.

Ses hors-texte en couleurs constituent une véritable galerie artistique de tous les Sports, ses articles, ses illustrations sont la véritable

***ENCYCLOPÉDIE DE TOUS LES SPORTS***

**La Collection forme 25 beaux Volumes**

in-4° Jésus (0.29×0.38) contenant près de 12.000 pages, 10.500 articles et plus de 3 500 illustrations

La Collection : Brochée, **300 fr.** = Reliée, **350 fr.**

*Payables 10 francs par mois (2 ans de crédit), au comptant 10 0/0 d'escompte*

**4 primes gratuites d'une valeur de 100 francs seront délivrées à tout souscripteur**

Adresser les souscriptions à la Librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, Champs-Elysées, Paris


Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Succursale à Berck-Plage

MASSAGE MANUCURE-PEDICURE
8, r. de Port-Mahon (pr. pl. Gai

## Officiers Ministériels

Pantin, Maison, 35, rue Denis-Papin. Rev : 4.24
Mise à prix : 30.000 fr. Adj. le 30 octobre à
en l'étude de Me CHAUFFRIAT, notaire à Pantin.
au dit not. et à Me SAINTVILLE, not. à Auberv

**Chemin de fer d'Orléans.** — Voyages
Portugal.

Il est délivré au départ de Paris-Qua
d'Orsay :

1° Des billets simples et aller et retou
individuels en 1re, 2e et 3e classes :

*a*) Pour Lisbonne-Rocio, Porto-Campanh
Guarda, Pampilhosa, Entroncamento
Coïmbra, viâ Fuentes d'Onoro-Villarfo
moso ; *b*) pour Lisbonne-Rocio, Entro
mento, Coïmbra et Porto-Campanha,
Madrid-Valence d'Alcantara ; *c*) pour Por
Sao Bento, viâ Barca d'Alba.

2° Des billets d'aller et retour collect
en 1re, 2e et 3e classes pour Porto-Campanh
Coïmbra, Lisbonne-Rocio et Porto-S
Bento.

Durée de validité des billets simpl
9 jours ; des billets d'aller et retour indiv
duels, 45 jours et des billets collectifs
famille, 60 jours.

Les prix des billets aller et retour colle
tifs de famille comportent sur ceux du tar
général une réduction de : 30 0/0 lorsque
billet comporte 3 personnes adultes ;
35 0/0 lorsque le billet comporte 4 p
sonnes adultes et plus.

# La Vie au Grand Air

N° 736 — 26 Octobre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. .. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. .. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
*Les abonnements peuvent se payer en deux fois.*

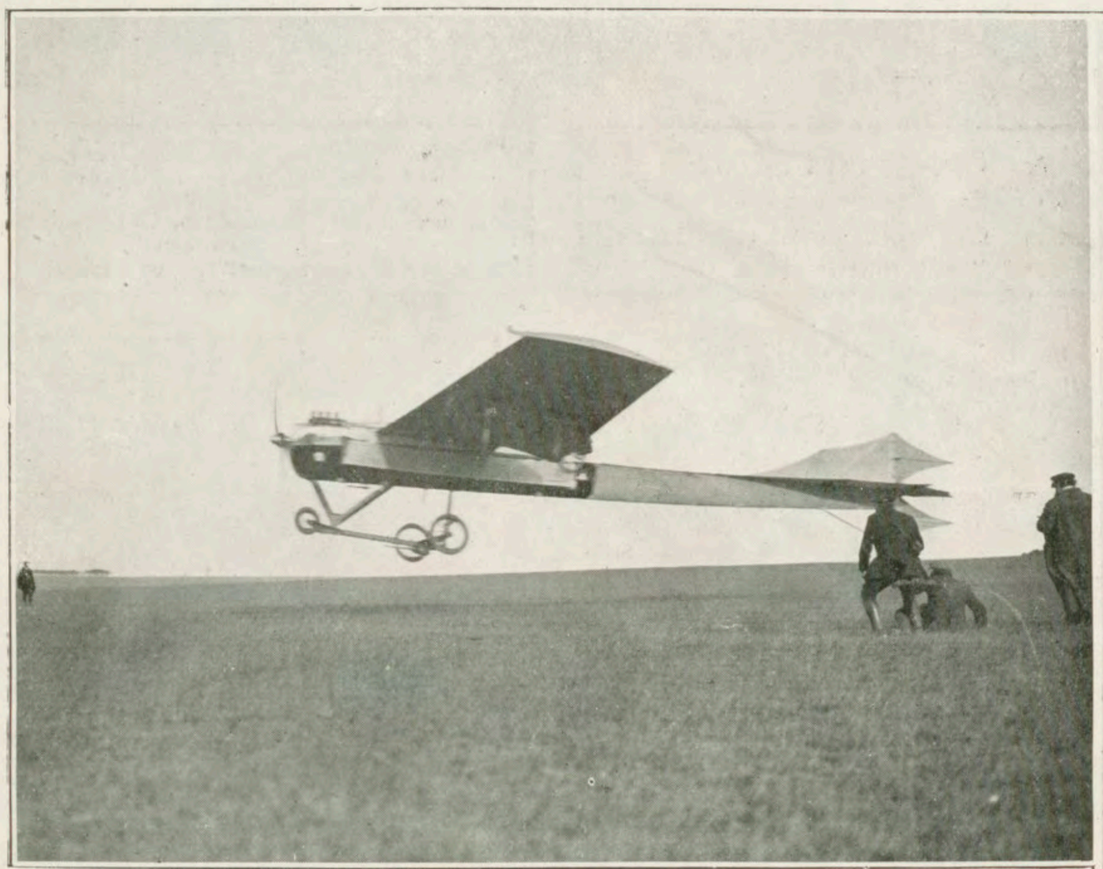
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
*Liste des primes envoyée franco sur demande.*

LE DERNIER COUP D'AILE DE VÉDRINES A LA COUPE GORDON-BENNETT.

**M. Jacques Schneider, qui représentait l'Aéro-Club de France à la Coupe Gordon-Bennett d'aviation, nous a rapporté de très intéressantes photographies de cette épreuve ainsi que ses impressions de voyage. Ce cliché représente Védrines terminant le dernier tour. Emile Aubrun et Jacques Schneider, à l'arrivée, se préparent à le féliciter. On se souvient qu'il couvrit les 200 kil. du parcours en 1 h. 10 m. 56 s. (Monoplan Deperdussin, hélice intégrale Chauvière).**

# L'AVIATEUR BLANC SE TUE

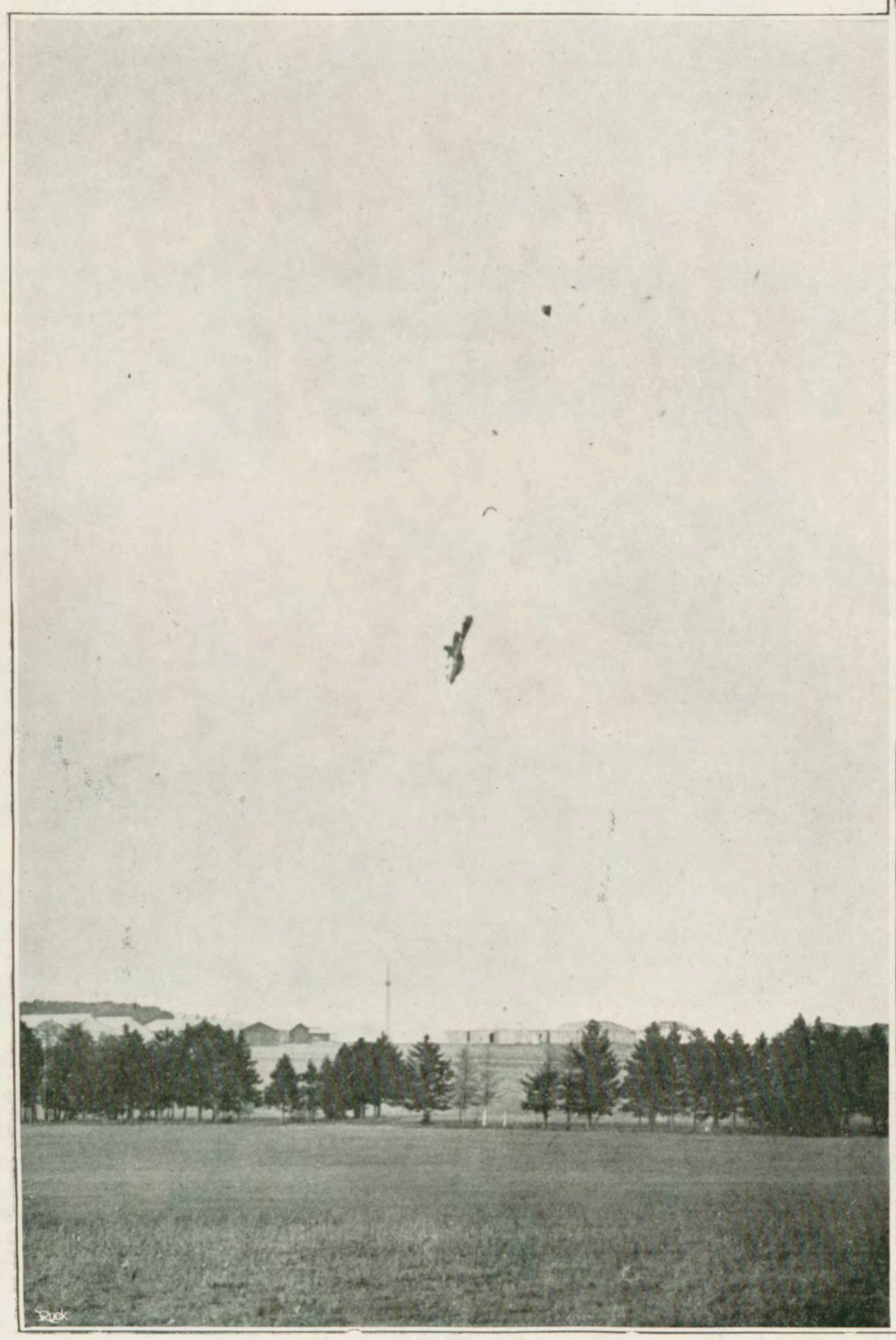


LE DERNIER DÉPART

**Jeudi 17 octobre, l'aviateur suisse, Blanc, s'entraînait pour réceptionner un appareil militaire, lorsqu'une aile se brisa, provoquant la mort du pilote.**

L'AVIATEUR BLANC

**L'aviateur Blanc avait fait son apprentissage à Mourmelon où il se tua. Il y avait près de deux ans qu'il s'était adonné à l'aviation et était très connu en Suisse, son pays natal.**



LA CHUTE DE L'APPAREIL

**Blanc évoluait à 350 mètres d'altitude environ, lorsqu'une de ses ailes se brisa. Ce cliché saisissant montre les débris de cette aile tombant derrière l'appareil, qui va s'écraser à terre ensevelissant le pilote.**

LES CONSTATATIONS OFFICIELLES

**Le lieutenant Mailfert et le capitaine Ludmann, qui assistaient à ce vol, viennent faire les constatations officielles en cherchant à s'y reconnaître dans ce chaos de débris. Blanc avait été tué sur le coup.**

## SOMMAIRE


*Un saut étrange*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. Couverture
*Le dernier coup d'aile de Védrines à Chicago*.. .. .. 815
*L'aviateur Blanc se tue*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 816
*Entre deux congrès*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 817
*La Coupe Bennett*, par FRANÇOIS PEYREY. .. .. .. .. 817
*Retour d'Amérique*, par J. SCHNEIDER. .. .. .. .. .. 817
*Au Salon de l'aviation*, par GEORGES PRADE. .. .. .. 818
*Nos joueurs en 1912*, par MAX DECUGIS.. .. .. .. .. 818
*Bernard s'impose comme un champion*.. .. .. .. .. 819
*Le Carnet du Sportsman*.. .. .. .. .. .. .. .. .. 820
*Barry reste champion d'aviron*.. .. .. .. .. .. .. 821
*Comment la Coupe Gordon-Bennett est revenue en France*. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 822-823
*Le départ d'une grande tournée*. .. .. .. .. .. .. 824
*La clôture du Parc des Princes*.. .. .. .. .. .. .. 824
*Barry a battu Durnan*, par PAIR-OAR. .. .. .. .. .. 825
*Un champion S. V. P.*, par JOE BRIDGE.. .. .. .. .. 825
*La Force*, par GÉO LEFÈVRE.. .. .. .. .. .. .. .. .. 825
*Les victimes de l'aviation*, par J. MORTANE .. .. 826
*Le bloc-notes de la semaine*.. .. .. .. .. .. .. .. 827
*Le doping*, par RENÉ RIONDET. .. .. .. .. .. .. .. 828
*La semaine hippique*, par STUART.. .. .. .. .. .. .. 828
*Castagnette V gagne le handicap d'octobre* .. .. .. .. 829
*D'Auteuil à Longchamp*.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 830
*France et Allemagne*, par MARC GOUVIEUX.. .. .. .. 831
*Les Drags-hounds de Goussainville*.. .. .. .. .. .. 832



### DE L'AVANTAGE QU'ONT NOS LECTEURS A S'ABONNER A LA « VIE AU GRAND AIR »

Nous attirons tout spécialement l'attention de nos lecteurs sur l'économie qu'on réalise en s'abonnant à la *Vie au Grand Air*, au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir régulièrement chez soi, on ne débourse que 24 fr.. soit une économie de 5 fr. 50. Le compte est, d'ailleurs, facile à établir :

*47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 fr. (4 fr.) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.*

Chaque abonné a droit également à une réduction de prix sur les Petites Annonces (voir dans le *Carnet Multiprimes*, nos bons de réduction sur le montant de chaque insertion) ; à *deux primes gratuites*, à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande ; et, aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes* des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.


PROPOS D'UN SPORTSMAN

## *ENTRE DEUX CONGRÈS*

*Le premier, c'est le Congrès de l'Union Vélocipédique de France, qui vient de se clore à Paris. L'autre, c'est celui qui va s'ouvrir le 1er novembre, à Lyon. Le Congrès, non de la fédération motocycliste, mais de ceux qui songent à en fonder une.*

*Pour la trente-deuxième fois, les délégués des Sociétés uvéfistes s'étaient réunis afin de discuter les intérêts généraux de l'U. V. F.*

*L'U. V. F.! Par ces trois signes magiques, comme revit toute l'histoire du sport cycliste en France, et, dirais-je? de bien d'autres, vis-à-vis desquels celui-là joua le rôle du précurseur, du pionnier qui débroussailla des préjugés hostiles ou gêneurs, la voie où ils allaient s'engager derrière lui! Histoire de luttes ardentes, obscures, ingrates, que la victoire a finalement couronnées. Qui reconnaîtrait aujourd'hui, dans cette puissante fédération de 650 clubs ou sociétés qu'on appelle l'U. V. F., universellement obéie chez nous, âme de cette U. C. I., Union internationale par elle conçue et mise debout, créatrice ou instigatrice de tant d'œuvres utiles ou d'épreuves populaires, dont le budget, de plus de 200.000 francs, se solde par des excédents de recettes; qui donc reconnaîtrait la débile « vieille bique » honnie, bafouée, bloquée par les cinq dixièmes du monde cycliste, ignorée des cinq autres dixièmes? Le secret de son triomphe? Elle a tenu bon; elle a bravé le ridicule; elle a laissé passer l'orage; elle a vécu.*

*Son attitude et son histoire enseignent, outre les vertus de la patience, le bienfait de l'unité et de l'autorité en sport. Si celui-ci — le sport cycliste — vit et prospère, s'il n'a pas sombré dans l'anarchie, vers quoi il dérivait terriblement vite; c'est, sans doute, parce que, « à l'heure qu'il a fallu » quelques hommes se rencontrèrent ayant la foi dans les destinées du cycle, et qui ont vu et combattu et réprimé le mal, mis l'ordre à la place du désordre, discipliné la piste. Mais qu'auraient-elles pu, ces individualités, si elles n'avaient eu, pour y arcbouter leur résistance, ce point d'appui : l'U. V. F.?*

*L'exemple des cyclistes sert aux motocyclistes. Ceux-ci constituent déjà plusieurs sociétés vivaces et distinctes. Le Congrès de Lyon a pour but de chercher un terrain d'entente où bâtir la maison commune.*

*Mais le mouvement est trop vaste qui pousse vers l'unité, toutes les forces du jeune monde motocycliste, pour l'escamoter en une phrase. Nous y reviendrons à son heure.*

*AÉRONAUTIQUE*

# La Coupe Bennett

## Le départ sera donné demain à Stuttgart

Ces lignes paraîtront la veille du départ, de Stuttgart, des concurrents de la septième compétition de la Coupe aérostatique Gordon-Bennett.

Ces concurrents représentent neuf nations affiliées à la Fédération Aéronautique Internationale. Ce sont: MM. Alfred Leblanc, Maurice Bienaimé, Georges Blanchet (France);

Brœckelmann, F. Eimermacher, O. Korn (Allemagne);

Jean de Francia (Angleterre);

Eduard von Siegmund, F.-H. Lehnert, capitaine Frantz Mannsbarth (Autriche);

Gérard, Demuyter, de Brouckère (Belgique);

Capitaine Seidelin (Danemark);

Nino Piccoli, Roberto Prato-Previde (Italie);

P. Ambruster, R.-O. Muller, de Beauclair (Suisse);

H.-E. Hougwell, John Watts, Albert Holtz (Etats-Unis).

Outre la Coupe, sa réplique et les entrées, une somme de 37.500 francs sera ainsi répartie: 10.000 francs au premier, 8.375 francs au second, 6.625 francs au troisième, 5.000 francs au quatrième, 3.750 francs au cinquième, 2.500 francs au sixième, 1.250 fr. au septième.

ALFRED LEBLANC

A bord de l'*Ile de France*, M. Alfred Leblanc sera aidé par M. Welby-Jourdan. M. Maurice Bienaimé pilotera le ballon *Picardie* ; aide : M. Rumpelmayer. Dans la nacelle du *Condor*, M. Mumm accompagnera M. Georges Blanchet.

En attendant les résultats de la plus grande épreuve aérostatique, de ce raid annuel international, nous résumerons en quelques lignes les précédentes compétitions au cours desquelles les destins ne nous favorisèrent point.

En 1905, M. James Gordon-Bennett dota d'un objet d'art, d'une valeur de 12.500 francs, une épreuve Challenge interclubs de distance. De plus, M. Gordon-Bennett s'engageait à remettre, à chacun des vainqueurs des trois premières années, une prime de 12.500 francs.

Aux termes du règlement, la Coupe aérostatique Gordon-Bennett fut déposée au siège social de l'Aéro-Club de France qui devait accepter, en 1906, les premiers défis des nations affiliées à la Fédération aéronautique internationale. Chacune de ces nations pouvait être représentée par trois pilotes, montant des sphériques jaugeant 2.200 mètres cubes au maximum. La Coupe était définitivement réservée au Club gagnant de trois épreuves consécutives.

La première compétition, le 30 septembre 1906, réunit seize concurrents qui s'élevèrent du jardin des Tuileries, aux acclamations d'un énorme public. Le temps était superbe. Malheureusement, le vent soufflant de l'est, interdisait les grandes randonnées. Quelques heures après leur départ, les ballons parvenaient à la mer, mais si neuf concurrents atterrissaient sur le territoire français, sept équipes décidaient la traversée de la Manche, passaient crânement en Angleterre.

Les sept se classèrent dans l'ordre suivant: MM. F.-P. Lahm (Etats-Unis), A. Vonwiller (Italie), C.-S. Rolls (Angleterre), Henry de la Vaulx (France), Jacques Balsan (France), lieutenant Kindelan (Espagne), professeur Huntington (Angleterre).

Le lieutenant Lahm eut la gloire de remettre la Coupe à l'Aéro-Club d'Amérique, qui organisa donc l'épreuve de l'année suivante.

En 1907, Saint-Louis du Missouri fut le point de départ de la deuxième compétition, à laquelle prirent part quatre nations seulement: la France, l'Allemagne, l'Angleterre et les Etats-Unis.

Les neuf champions s'élevèrent le 9 octobre, et tinrent tous l'atmosphère pendant plus de vingt quatre heures. Le peloton de tête ne fût arrêté que par l'Atlantique.

La France, déjà battue l'année précédente, n'obtint que le second rang. Par suite de la configuration du rivage, M. Oscar Erbsloh, champion allemand, compta 9 kilom. 95 mètres de plus que M. Alfred Leblanc. A son tour, l'Aéro-Club d'Amérique dut céder la Coupe à l'Allemagne.

Le 11 octobre 1908, vingt-trois concurrents quittèrent Schmagendorf, près de Berlin. La course fut très mouvementée, mais non tragique. Un ballon éclata peu après le départ; cinq autres furent recueillis dans la mer du Nord. Parmi ceux-ci se trouvait l'*Helvétia*, que pilotait un Suisse, le colonel Schaek, déclaré vainqueur par 1.212 kilomètres, franchis en 73 heures.

La Suisse choisit Zurich comme point de départ de la compétition de 1909. M. E.-W. Mix, Américain, la remporta par son voyage à Gutowa, près de Varsovie, à 1.100 kilomètres de Zurich. M. Alfred Leblanc, qui prenait part à la Coupe pour la troisième fois, se classa second.

Le Challenge repassa donc l'Atlantique. Dix concurrents le disputèrent de rechef, le 17 octobre 1910. Le vainqueur fut encore un Américain: M. R. Hawley, descendu à 1884 kilomètres de Saint-Louis du Missouri, en pleine forêt Canadienne, au nord du lac Chilonga. M. Hawley et M. Augustin Post, son passager, errèrent pendant quatre jours avant de rencontrer des chasseurs qui les conduisirent à Saint-Ambroise, d'où ils purent donner de leurs nouvelles On les considérait déjà comme perdus.

La sixième compétition fut particulièrement intéressante. En effet, l'Amérique avait gagné deux fois de suite le Challenge, en 1909 et 1010. Le remporterait-elle en 1911? On sait que le trophée international doit appartenir au club vainqueur durant trois années consécutives.

L'Aéro-Club d'Amérique abandonna Saint-Louis du Missouri pour Kansas-City, au centre des Etats-Unis, donc admirablement située pour donner le départ à l'épreuve de distance que ne remporta heureusement pas un pilote américain, mais l'aéronaute allemand Hans Gericke, descendu dans la forêt d'Halcombe (Wisconsin). L'unique defender de la France, M. Emile Dubonnet, ballotté par des vents contraires, ne put nous rapporter le trophée des ballons sphériques, bien qu'il ait surpassé de 14 heures la durée du ballon allemand.

La Coupe aérostatique Gordon-Bennett a donc été gagnée trois fois par l'Amérique, deux fois par l'Allemagne, une fois par la Suisse. Il est fâcheux de n'avoir point à mentionner une seule victoire française, surtout lorsque l'on réfléchit que notre pays est indiscutablement le créateur de ce sport. N'accusons cependant que notre singulière et persistante malchance et exprimons le vœu ardent que la Coupe, grâce à M. Alfred Leblanc, ou à M. Maurice Bienaimé, ou à M. Georges Blanchet, entreprenne prochainement un nouveau voyage, mais vers la rue François Ier et qu'elle y termine ses pérégrinations après avoir été, en 1913 et 1914, vaillamment et triomphalement défendue.

FRANÇOIS PEYREY.

*AVIATION*

# Retour d'Amérique

## Impressions de M. Jacques Schneider.

Les souvenirs de Belmont Park, en 1910 n'étaient certes pas sans me préoccuper lors de mon départ. Je me souvenais des difficultés rencontrées par Pierre Gasnier dans l'exercice de ses fonctions comme délégué de l'Aé. C. F., à cause de cette malencontreuse ligne de force électrique où le sympathique Alfred Leblanc, tenant presque la victoire, devait voir se briser son monoplan Blériot faute d'essence et cette victoire fuir à tire d'ailes pour aller couronner de lauriers Grahame White, le représentant de l'Angleterre.

Cependant, j'avais confiance: notre trio formé après les éliminatoires contenait les trois pilotes qui avaient le mieux rempli ces difficiles épreuves. Il y avait là Védrines, qui depuis 6 mois battait et rebattait sans cesse les records du monde de la vitesse, l'habile Prévost, tous les deux montant des monocoques Deperdussin (140 chevaux et 100 chevaux) et Frey qui s'était distingué lors de Paris-Rome. Ce dernier montait un Hanriot 100 chevaux. Mais qu'allions-nous trouver là-bas? Tout autre chose que ce que nous pensions, le ciel bleu au lieu du ciel embrumé.

Dès New-York, c'étaient les délégués de l'Aéro-Club d'Amérique qui venaient, accueillants, nous recevoir, c'étaient des souhaits pour le succès de la France, c'était l'aide sportive que nous devions

trouver partout et jusqu'au bout! A Chicago, même réception aimable, même esprit large. Je ne saurais trop louer la parfaite organisation que l'Aé. C. de Illinois avait faite spécialement en vue de la Coupe Et si la discrétion m'oblige à taire le nom de généreux Mécènes qui n'hésitèrent pas à donner des sommes très importantes dans ce but, qu'il me soit permis d'affirmer ici, que je n'ai jamais vu un aussi bel aérodrome que celui de Chicago.

Durant deux mois on avait aplani la piste sur toute sa longueur et sur toute sa largeur, en enlevant les bosses, en bouchant les trous et faisant passer ensuite des cylindres à vapeur. On était arrivé à avoir un terrain idéal aussi parfait, aussi agréable pour rouler que nos plus belles routes de France. Six pylones numérotés et entoilés à leur partie supérieure marquaient les angles du polygone de 6 milles 666.

Une large bande d'atterrissage s'étendait en avant des palissades séparant les appareils du public, enfin, une clôture en fils de fer entourait l'aérodrome, où personne ne pouvait plus pénétrer après l'ouverture de la course. J'ajouterai qu'on ne payait aucun droit d'entrée. L'Aéro-Club de l'Illinois ne voulant faire aucun acte commercial avait décidé, en effet, que toutes les places seraient gratuites, ceci à l'instigation de son président, M. MacCormick, qui fut véritablement l'homme de la situation et à qui doit aller une large part de la reconnaissance de tous les sportifs.

Le jour de la course, il n'y avait dans les han-

LA REMISE DE LA COUPE BENNETT D'AVIATION A L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

gars que trois appareils français et un monoplan de construction américaine Il avait été établi par la maison Curtiss et était muni d'un 160 chevaux Gnôme payé par souscription, il avait coûté plus de cent mille francs ; il ne sortit point.

Les trois Français prirent l'air successivement. Védrines, qui avait juré de sortir le premier, partit dès l'ouverture, en dépit des remous causés par la chaleur, malgré le vent.

Prévost attendit que l'atmosphère fût plus calme et, malgré la différence de puissance entre son moteur et celui de Védrines, il arriva à atteindre une merveilleuse allure.

Quant à Frey, volant plus haut que ses camarades, il fit un véritable match de vitesse avec Prévost. Ces deux appareils, volant à plus de cent milles à l'heure, soulevaient des tonnerres d'applaudissements lorsqu'ils se passaient et se repassaient ; on ne les perdait pas de vue et c'était véritablement empoignant. Malheureusement, Frey ne termina pas le parcours, sans cela, la première fois, dans les annales aéronautiques, on eut vu les trois défenseurs d'une nation se classer les trois premiers.

Quand nous vîmes hisser le drapeau français en signe de victoire pendant que la musique militaire jouait la *Marseillaise* et Prévost aller encercler le drapeau national par trois orbes étroites, une émotion patriotique intense nous étreignit.

Védrines remonta sur son Deperdussin victorieux et, s'élançant dans l'espace, fit trois tours de l'aérodrome à cent neuf milles à l'heure (officiellement chronométrés), sans que ce nouveau record pût être homologué, la piste ayant plus de quatre pylones. Le soir, un banquet nous réunissait tous.

La conquête de la Coupe Gordon-Bennett par la France, était célébrée en de chaleureux toasts. Les Américains, malgré leur défaite, étaient enthousiastes.

Il est frappant de constater que l'aviation n'a pas encore conquis la place qu'elle devrait avoir dans ce pays de progrès. Les Américains ne semblent pas avoir saisi encore tous les avantages qu'ils peuvent tirer, dès maintenant, de l'aviation au point de vue militaire, commercial et industriel. Ses vastes contrées, dont la majeure partie est formée par des plaines, se prêtent assez bien à l'aviation. Les distances étant très longues et la vitesse presque une manie chez les gens du Nouveau Monde, l'aéroplane n'est-il pas tout indiqué pour eux ?

Jusqu'à présent, l'aéroplane est considéré par les Yankees, comme un joujou pour grandes personnes, il ne sert qu'à des exhibitions acrobatiques.

Les aviateurs américains apportent, d'ailleurs, une grande maëstria dans ces exercices qui leur coûtent souvent la vie, malheureusement, car leur audace est sans bornes.

Pour ma part, j'ai vu des choses effroyables! Mais le jour où les Américains voudront faire les choses sérieusement, ils arriveront, j'en suis persuadé, à un haut degré de perfection, car ils ont toutes les qualités nécessaires pour faire de bons aviateurs.

JACQUES SCHNEIDER.

## Poignée de nouvelles

M. Deutsch de la Meurthe a effectué le voyage Meulan-Rouen dans un hydro-aéroplane, piloté par Labouret.

— Frank Barra, qui avait été assez souffrant, a repris la série de ses vols à bord de son hydro-aéroplane.

— Garros, Audemars et Barrier vont partir prochainement pour une nouvelle tournée aérienne, en Amérique ; Simon les accompagnera peut-être.

— Molla, le vainqueur du circuit Forézien, a l'intention de s'attaquer à la Coupe Pommery, de Lille à Madrid.

# Au Salon de l'Aviation

## Qu'y verra-t'on?

IL fut une époque pendant laquelle il était de mode, au début de chaque hiver, d'entamer une élégie, plus ou moins sincère sur ce thème obligatoire et annuel. « Plus de Salons! » Ce n'était le regret ni de la marquise de Rambouillet et du Salon bleu d'Arthémise, ni de Mme Geoffrin, ni même de nos modernes Récamier, les Réclamiers dirai-je volontiers. Non, l'on pleurait le Salon de l'Automobile qui,en dehors de son importance commerciale et industrielle, était bien un Salon où l'on aimait à se retrouver, à se retremper, à constater que les voitures avaient rajeuni et leurs propriétaires vieilli. Il nous manquait.

Cette année nous aurons deux Salons, celui de l'aviation du 26 octobre au 10 novembre, et celui de l'automobile du 7 au 22 décembre, tous deux au Grand Palais.

Je ne sais encore ce que sera le second. Il est probable qu'il y verra triompher certaines tendances nouvelles sans toutefois rien bouleverser. Une industrie qui exporte dans les 180 millions par an a cessé d'être révolutionnaire.

En revanche, le Salon de l'Aviation est par excellence, à l'heure actuelle, le dernier Salon où l'on ose.

En matière d'aviation, l'avenir est pour longtemps encore aux « oseurs ». Qu'y verrons-nous ? Un peu de tout, des monoplans extra-rapides, et aussi des monoplans à grande surface, car le type Concours militaire, contre lequel on s'éleva si fort au début, passe aujourd'hui pour l'un des plus réussis et des plus sûrs. Demandez-en la confirmation à Béchereau, qui a pourtant créé le monocoque et atteint les plus grandes vitesses du monde dans l'air. Nous y verrons aussi de grands biplans, plus grands que jamais, et d'autres petits et légers, des appareils portant 12 kilos par mètre carré.

Il y aura aussi beaucoup d'hydro-aéroplanes, les enfants de l'année qui virent le jour à Monaco, et qui depuis...

Allez voir aussi la section des moteurs, moteurs à ailettes, à eau, pour des forces de plus de 100 chevaux, moteurs en V, rotatifs, en étoile. C'est l'année. Jamais il n'y aura eu tant de moteurs !

Il y aura, enfin, la section militaire avec ses attelages automobiles, tout le matériel des manœuvres.

Le client sera au milieu de ses fournisseurs, et le public se rendra compte, en un coup d'œil, de ce qu'est aujourd'hui la locomotion nouvelle.

Un coup d'œil ici et là, voilà ce qu'elle peut. Un coup d'œil au centre, voilà ce quelle doit faire.

GEORGES PRADE.

*LAWN-TENNIS*

# Nos joueurs en 1912

## Coup d'œil sur la Saison de Tennis

LES derniers tournois suisses ont définitivement clôturé la saison de tennis en plein air et nous pouvons maintenant examiner les performances de nos joueurs qui n'ont jamais eu tant d'occasions que cette année, de se mesurer, dans des épreuves internationales.

En effet, le calendrier sportif du tennis était chargé et tout le mérite en revient à l'active Commission centrale de l'U. S. F. S. A., que dirige avec tant de compétence, l'aimable M. Wallet. Mais je m'en voudrais d'oublier de Joannis, le père des championnats du monde, qui a créé de toutes pièces cette importante épreuve ; si les résultats qu'elle a donnés, n'ont pas flatté notre amour-propre national, du moins, nous a-t-elle permis d'applaudir des champions étrangers de grande valeur qui nous ont appris, en nous battant, ce qu'il nous manquait pour gagner des matches : la volonté de vaincre, et la patiente régularité.

Nous étions tout feu, tout flamme au début de l'année et nous parlions de rien moins que de ramener la Coupe Davis d'Australie.

Les retentissantes victoires de Gobert sur courts couverts et la forme éblouissante de Laurentz, au début de l'année, pouvaient, en effet, nous permettre les plus beaux espoirs. Mais Gobert est un joueur qui peut donner la plus admirable démonstration du jeu de tennis, quand tous les éléments lui sont favorables. Sa taille lui permet de couvrir plus de terrain que n'importe qui ; son style est très classique et dans ses combinaisons d'attaque, il raisonne quelquefois très juste. Mais, comme il est très grand, son équilibre est difficile à maintenir et s'il glisse le moins du monde : première cause de « ratés » dans le mécanisme. Le soleil, le vent, le mauvais fond de terrain, un adversaire qui coupe ses balles, un oiseau qui traverse le terrain, sont autant d'occasions pour Gobert, de mal jouer. Et le moindre adversaire qui va matcher contre lui peut toujours avoir l'espérance d'être aidé par une de ces causes extérieures pour éviter la défaite. Il n'est donc pas étonnant qu'un joueur pour qui les conditions parfaites sont une absolue nécessité, ait, en cette année, des hauts et des bas, si inattendus, surtout en ce monde tout rempli d'imperfections. Gobert jouera donc toujours mieux en courts couverts et, en tout cas, plus régulièrement, car les conditions dans ce jeu si spécial, sont parfaites.

Son jeune co-équipier, notre autre espoir, nous a également déçus cet été ; mais lui, au moins, a-t-il l'excuse de son accident à l'œil.

La saison 1911-12 de Laurentz, sur courts couverts, avait été d'un brio extraordinaire. Il faisait des progrès tous les jours et battait tout le monde en ouragan. Son jeu était un feu d'artifice, et c'est dans un de ces moments d'énervement qu'il arrêta net sa course aux victoires. Il jouait la finale du Championnat de France contre Gobert qui avait sorti son jeu des grands jours. N'arrivant pas à impressionner le champion, il voulut forcer le jeu en vitesse et par un faux mouvement trop précipité, il s'envoya une balle juste dans l'œil. Le coup était suffisamment grave pour empêcher notre « Bébé » de jouer pendant deux mois. Malheureusement, il recommença trop tôt, sans sa belle assurance d'autrefois, n'osant pas venir près du filet, pour se précipiter sur les balles et, malgré lui, il adopta un jeu plus calme que sa jeune expérience rendit moins efficace. Les premières défaites lui enlevèrent un peu de confiance en lui-même et, dans les deux épreuves où nous pouvions compter sur lui, je veux dire les Championnats du monde et la Coupe Davis, il fit une mauvaise partie, comme si son partenaire Gobert eût déteint sur lui.

A Deauville, il reprit un peu, mais seulement en mixte, qui est certainement le jeu où il est le plus brillant. Il a gagné récemment un championnat sur courts couverts, mais lui aussi est un spécialiste du tennis sur le bois, où il tire un grand avantage de la vitesse de sa balle.

Les causes extérieures ont également une influence sur son jeu, mais n'affectent nullement son moral, qui est toujours excellent et très régulier ; il n'est gêné que par manque d'expérience et pour ne pas savoir adapter son jeu à un mauvais terrain, à un adversaire au jeu contorsionné ou à du vent qui balaie le terrain. Et Laurentz, comme Gobert, jouera toujours mieux en courts couverts.

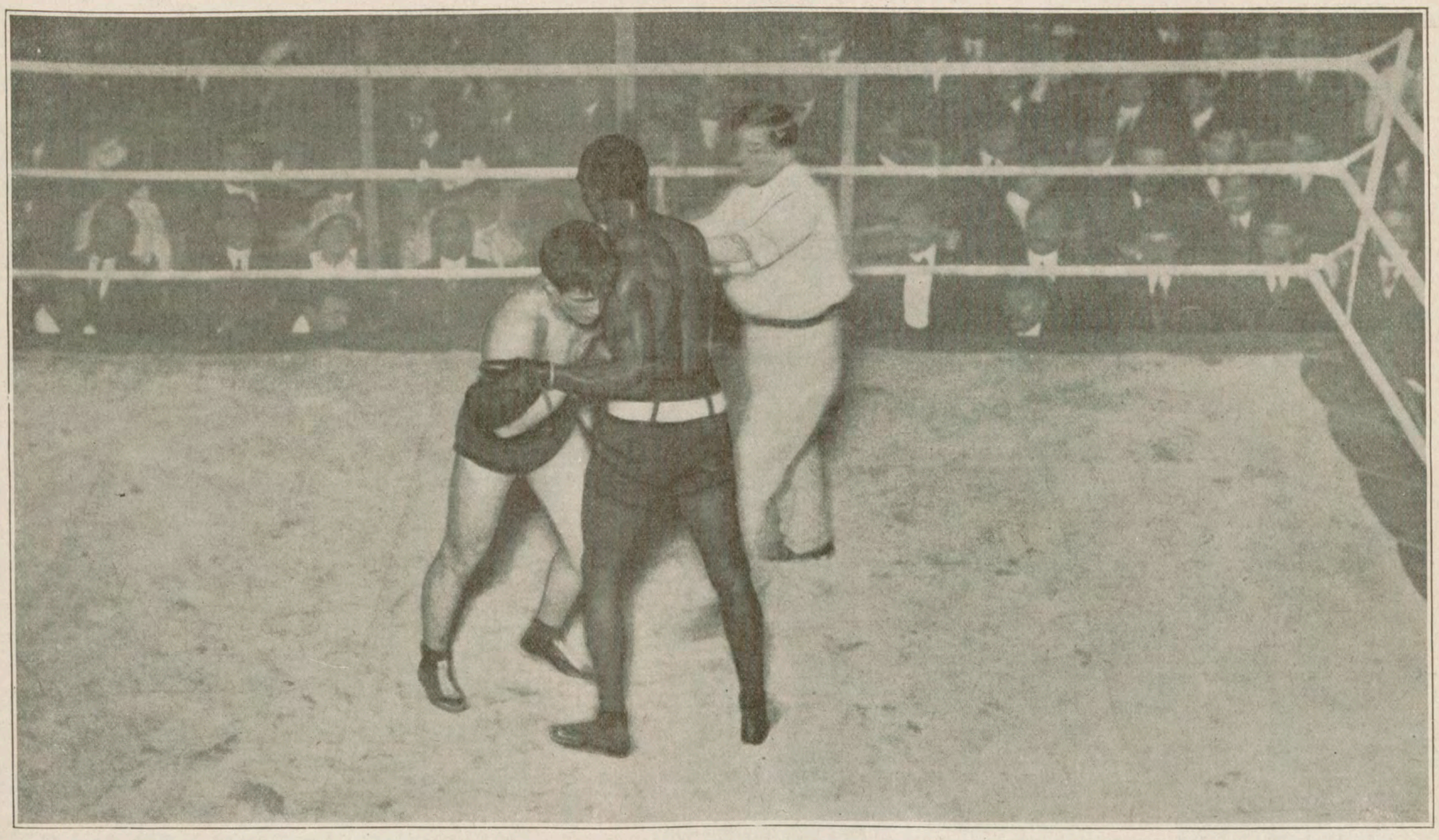
Tandis que notre vieux « Fifi » et moi-même, qui sommes relégués maintenant au rang des vieilles gloires, nous préférons de beaucoup les terrains en plein air. Nous en avons tellement vu depuis dix-huit ans que nous jouons, nous connaissons tellement de trucs pour « empoisonner » l'adversaire que, jusqu'à ce que la dernière balle soit jouée, nous ne considérons jamais le match comme gagné.

Au début de l'année, on ne comptait plus sur nous pour remporter des victoires sensationnelles, et maintenant, en fin de saison, il se trouve que c'est nous deux qui avons accompli les meilleures performances et qui avons toujours fourni l'effort qu'on attendait de nous dans les rencontres internationales. Germot s'est même réveillé complètement cette année et n'a jamais si bien joué. Il était venu dans le Midi pour se reposer et jouer au golf. Une bonne vie régulière, sous la surveillance d'Allan Muler, le mit en forme sans qu'il s'en doutât, et les belles parties qu'il fournit dans les tournois de la Riviera, lui redonnèrent du goût pour ce jeu qu'il pratique en vrai artiste.

Dans un prochain article, j'analyserai la saison de Germot, je passerai timidement la mienne en revue, je tresserai des couronnes à ceux qui le méritent et nous verrons si le tennis en France a fait des progrès ou non cet été.

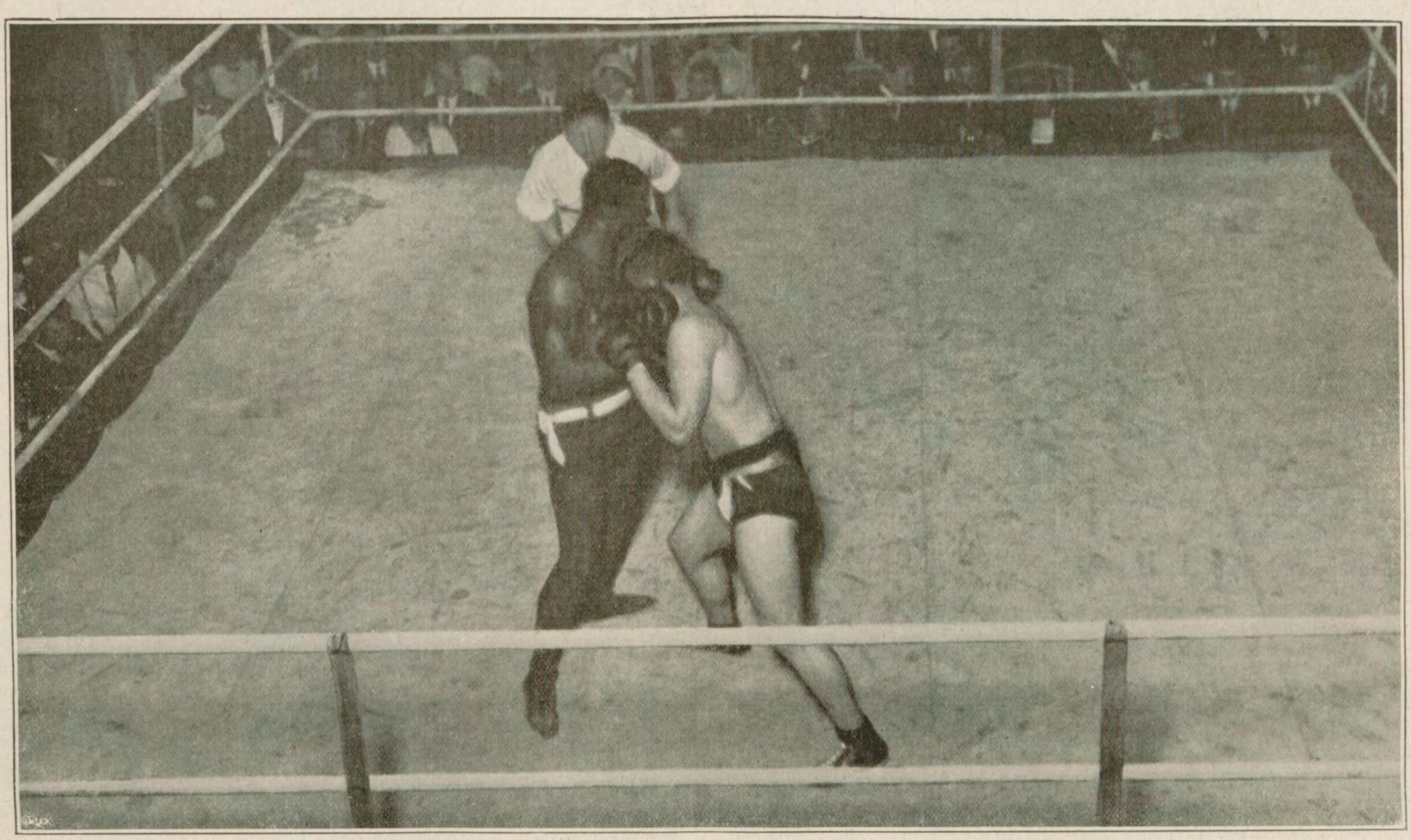
MAX DECUGIS.

# BERNARD S'IMPOSE COMME UN CHAMPION



BERNARD FAIT SES DÉBUTS COMME POIDS MOYEN

**Comme poids mi-moyen, le jeune boxeur Bernard avait permis de concevoir de brillantes espérances sur son avenir. Il semble devoir les réaliser comme poids moyen. Son match contre le nègre George Gunther a montré qu'il était de la race des grands champions et que nous tenions en lui un nouveau Carpentier.**



GUNTHER SE FAIT BATTRE PAR BERNARD

**Nous avions vu Gunther battu par Willie Lewis, Marcel Moreau et Carpentier et ridiculisé par Kid Mac Coy. Nous lui avions vu vaincre Harry Lewis, mais la façon dont Bernard a triomphé de lui était peut-être la plus nette. Il serait intéressant de voir Bernard contre Marcel Moreau ou Hogan, puis contre Carpentier.**

# LE CARNET DU SPORTSMAN

## CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — *Aéronautique.* — Stuttgart : Coupe Gordon-Bennet des sphériques.

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — *Course à pied.* — Racing Club : Prix Roosevelt.

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — *Golf.* — Fontainebleau : Prix de Fleury.

DIMANCHE 27 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Longchamp : Handicap limité.

JEUDI 31 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.

### *La douane et la Coupe aérostatique Gordon-Bennett.*

Nous parlons d'autre part de la Coupe aérostatique Gordon-Bennet, dont le départ sera donné à Stuttgart, demain, 27 octobre. Rappelons à ce propos le débat amusant élevé en 1907 entre M. Oscar Erbsloh, vainqueur de la deuxième compétition, et la douane allemande. M. Oscar Erbsloh, qui devait trouver la mort lors d'une catastrophe de dirigeable, s'indigna que la douane du pays natal lui réclamât, en guise de droits d'entrée de la Coupe, 130 marks et 30 pfennings. L'aéronaute victorieux arguait que la Coupe n'appartiendrait définitivement à l'Allemagne que si son club remportait deux autres victoires consécutives. Il n'en était que le détenteur temporaire.

Or, la douane, inflexible, consentit seulement cette promesse de rembourser les droits d'entrée si l'objet d'art de M. Gordon-Bennet quittait l'Allemagne. M. Oscar Erbsloh a donc été rembcursé. Mais, l'an dernier, M. Hans Gericke, deuxième vainqueur allemand, dut être en butte aux mêmes exigences. Souhaitons que ses héritiers, puisque le pauvre pilote vient de se tuer, soient également remboursés et que ce soit la douane française qui perçoive les droits.

### *Les Allemands savent concilier leurs intérêts avec le sport.*

Une singulière demande des Allemands, qui désiraient que la Coupe ne puisse être courue que par des ballons jaugeant au maximum 1.600 mètres cubes, a été repoussée par la Fédération aéronautique Internationale. D'ailleurs, le règlement stipule que les cinq premières catégories de sphériques, c'est-à-dire les ballons jaugeant de 600 à 2.000 mètres cubes inclusivement, peuvent prendre part à l'épreuve annuelle internationale.

Les Allemands prétendaient que leur flottille de ballons de 2.000 mètres cubes n'avait qu'un nombre trop restreint d'unités. L'objection était plaisante. On conçoit que la Fédération ne s'y soit point arrêtée et n'ait pas modifié le règlement, ce qui, au demeurant, eût été antisportif au premier chef.

### *On achètera bientôt une automobile comme une cravate.*

Une grande maison américaine va ouvrir incessamment à Paris un magasin d'automobiles comme on n'en a pas encore vu.

Elle a installé, aux portes de la Capitale, un énorme hall où se trouvent, au milieu des plantes vertes et des canapés moelleux, deux cents voitures tout équipées et à qui il ne faudra qu'un tour de manivelle pour partir.

Toutes seront au même prix ; il y en aura de toutes les couleurs et pour tous les goûts.

Un monsieur pourra entrer là, l'argent en poche et partir dans sa voiture.

La maison compte beaucoup sur ce nouveau système, mais nos compatriotes qui sont habitués à attendre une voiture six mois, apprécieront-ils cette promptitude ? On le verra bientôt... mais qui sait ?

### *Où tel est pris... qui croyait prendre.*

Une Société Française d'automobiles se trouva récemment dans une situation embarrassée. Elle devait deux millions à un banquier qui trouvait inutile de laisser augmenter ce découvert. Le banquier même était disposé à céder sa créance à 66 o/o.

Un autre grand constructeur eut vent de l'affaire et comme il avait une folle envie de mettre le grappin sur les ateliers de la maison aux finances obérées, il acheta, au banquier, la créance, moyennant 1.750.000 et se présenta, le bec enfariné, au Siège social de la Société en disant : « Voici, j'exige le paiement immédiat, ou alors, je suis ici chez moi ! » Hélas, il avait à faire à plus fort que lui, car un des administrateurs lui répondit, souriant : « Oui ! nous vous devons bien deux millions ! Mais nous allons plaider, demander 15 ans pour payer et comme on nous en accordera 10. nous vous réglerons 100.000 francs par an ! »

Et le constructeur qui avait pensé faire une excellente opération, a sorti son argent en pure perte et vient d'être obligé, pour boucher ce trou, de procéder à une augmentation de capital.

### *Le dirigeable aurait-il le don d'ubiquité ?*

Lors de la visite récente d'une Altesse alliée, un de nos bons confrères annonçait, à sa première page, la visite du grand personnage au hangar du dirigeable *Adjudant-Réau*, à la frontière de l'Est. Il ajoutait que le visiteur avait admiré l'aéronat, avec tous ses perfectionnements, et était parti enchanté. A la seconde page du même journal, le même jour, on pouvait lire que l'*Adjudant-Réau* était parti la veille d'Issy-les-Moulineaux et avait, une fois de plus, émerveillé les Parisiens, par un voyage au-dessus de la capitale. Que pensez-vous de ce dirigeable qui était à Toul et à Paris en même temps ? Toujours drôle...

### *Le grand champion aime la bonne nourriture.*

Un de nos meilleurs coureurs cyclistes est renommé par la façon désespérée dont il défend sa bourse contre les assauts qu'on peut lui livrer.

Bien qu'il soit marié et ait même une bonne, il ne se fie à personne pour faire les provisions, et on peut le voir tous les matins porter son filet rempli de provisions.

Mais la vie est chère, et si lui a besoin de se nourrir confortablement il estime que sa femme et ses enfants ne produisent pas d'effort réclamant une pareille nourriture.

Aussi prend-il pour lui les meilleurs morceaux et pour sa famille de la viande de deuxième ou troisième qualité. Et sa mine florissante fait d'autant plus contraste avec celle de ses proches. « Charité bien ordonnée commence par soi-même !

### *L'entraîneur ne veut pas être le seul puni.*

On a pu lire, la semaine dernière, que les prélèvements de salive faits aux chevaux vainqueurs, aussitôt leurs courses, avaient indiqué que trois de ces nobles animaux avaient été « dopés » avant le départ.

Suivant les nouvelles décisions prises, les prix ne furent pas délivrés aux gagnants, mais à ceux des suivants.

L'un de ces propriétaires, furieux de se voir ainsi déposséder d'une somme importante, veut se séparer de son entraîneur. Mais celui-ci possède, paraît-il, l'ordre écrit, émanant de son patron, où celui-ci lui donne l'ordre de faire gagner son cheval *par n'importe quel moyen.*

... Et comme l'entraîneur a l'intention de communiquer le document aux commissaires de la Société Sportive, il se pourrait que nous assistions sous peu à de sensationnelles révélations !

### *Où l'on voit que tout le monde est susceptible de se tromper.*

Le « stud-groom » du haras de l'un de nos plus grands éleveurs se décida, il y a près de deux ans, à s'établir à son propre compte.

Il en avertit son patron, qui se sépara de lui à regret, car il était très satisfait de ses services.

Avant de partir, il lui offrit même un « yearling » a prendre au choix dans un certain nombre.

Le héros de l'histoire, qui se doutait de l'offre, avait guigné une jeune pouliche d'origine « fashionable » dont il espérait beaucoup et qu'il avait mené, dans ce but caché, à son grand patron.

La bête vient de débuter à deux ans et, malgré son « pedigree » impeccable, elle s'est fait honteusement battre.

Et ce qui vexe le plus son propriétaire, c'est qu'elle a été battue par un de ces anciens camarades d'écurie, dédaigné par lui auparavant !

### *L'anglais tel qu'on le parle...*

Un de nos confrères, qui se pique de connaître l'anglais, aussi bien que sa langue maternelle... aussi mal pourrait-on plutôt dire, fut appelé l'autre jour par les exigences de son métier, dans une grande maison anglaise que nous nommerons, si vous le voulez bien... Harry Brothers...

Notre ami se présenta flambant et demanda à parler à M. Harry.

« M. Harry n'est pas là, lui répondit-on ! — Dans ce cas, reprit-il conduisez-moi voir, M. Brothers !... »

... Et il ne comprit pas l'éclat de rire qui accueillit sa réponse.

Malgré tous ses efforts, l'histoire à été connue, et on ne l'aborde plus qu'en lui demandant des nouvelles de son ami Brothers !!!

### *Nouvelle à la main.*

Quel est le combat de boxe qui attirerait tous les charcutiers de Paris ?

.....?

Parbleu, le match Piet-Truffier !

JOKER.

---

Nous recevons la lettre suivante :

Ayant pris récemment connaissance de l'article où vous commentez sans bienveillance l'organisation du Tournoi d'Epée d'Uriage, le Conseil d'Administration de la Rapière a jugé utile d'y répondre, afin de compléter, et de rectifier sur quelques points vos informations évidemment puisées — puisque vous n'assistiez pas au Tournoi d'Uriage — à des sources visiblement tendancieuses. Laissez-nous d'abord vous remercier de la qualification de « grand tournoi » que vous voulez bien donner au tournoi d'Uriage. C'est bien de l'honneur, et ses organisateurs en sont confus. Car ils n'ont pas eu tant d'ambition, et ont simplement voulu que ce tournoi fut une réunion d'escrimeurs de bonne compagnie, heureux de goûter les joies très réelles d'une lutte sévère, mais courtoise, en dehors de toute réclame sportive. La Coupe Albert Marone, à laquelle vous vous en prenez, a été fondée dans le seul but de permettre aux équipes d'escrimeurs de province de matcher avec des équipes nationales. Gagnée en 1908 par l'équipe nationale italienne, elle fut remportée, en 1909 et 1910, par l'équipe de France. En 1911, les ressources mises à notre disposition ne nous permirent pas, comme nous l'avions fait les années précédentes, de couvrir les frais de déplacement et de séjour des équipiers nationaux. Ceux-ci s'abstinrent, à notre grand regret, de participer au tournoi d'Uriage, et laissèrent les équipes régionales disputer la Coupe aux étrangers. Ce fut l'équipe de la Rapière qui triompha, devant les équipes de la Suisse et de Lyon. Ce n'est donc pas l'équipe de France qui, avant le 11 août 1912, était détentrice de la Coupe Albert Marone, mais bien l'équipe de la Rapière. Il y a là une nuance que nous nous devions de souligner. Les conditions matérielles de l'organisation du tournoi d'Uriage n'ayant pas changé cette année, il nous a paru superflu de faire une nouvelle démarche auprès de la Fédération et d'exposer celle-ci au désagrément d'un refus pour une question pécuniaire. D'ailleurs, que nous reproche-t-on ? Est-ce la victoire de l'équipe italienne ? Mais quelle signification internationale a cette victoire ? La France a-t-elle été battue ? Les équipiers de Grenoble et de Lyon ont-ils jamais pensé à se dire « nos représentants » ? Quelle est cette mauvaise querelle que des rancunes dissimulées cherchent à la Rapière, avec cette ridicule accusation de lèse-patriotisme ? Aurait-on songé à porter la même accusation contre l'équipe nationale en 1911 si la très forte équipe de la Suisse avait remporté la Coupe, et si la Rapière n'avait pas été là pour garder le trophée en France ? Quant à parler d'un acte d'autorité de la Fédération, il nous semble, monsieur, que vous commettez une erreur : nous sommes pleins de déférence pour elle ; nous l'avons soutenue dès la première heure, alors qu'il y avait, pour des provinciaux, quelque mérite à le faire. Le tournoi d'Uriage ayant été, cette année, un tournoi purement privé, semble échapper, dans ces conditions, à toute juridiction sportive ; charbonnier est maître chez lui. Nous ne pensons pas que la Fédération prétende jamais à régenter des réunions de ce genre : mais, le cas échéant, nous nous tenons prêts à lui donner toutes les explications et tous les renseignements nécessaires. En ce qui concerne la non participation de l'équipe de France au tournoi d'Uriage de 1912, nous déclarons volontiers l'avoir déplorée comme vous. Mais nous avons exposé plus haut les motifs de notre réserve ; il est inutile d'y insister. On dit souvent qu'à quelque chose malheur est bon. Ce proverbe trouve ici une application heureuse. Les regrets bruyants que l'absence de l'équipe nationale à notre tournoi a suscités dans certains milieux d'escrimeurs nous donnent l'espoir que l'année prochaine nous pourrons l'inviter avec quelques chances de succès. Nous en serons les premiers heureux. Un mot pour finir : Ce que le tournoi d'Uriage a été cette année, il le restera dans l'avenir. La campagne dont il est l'objet nous fait apprécier de plus en plus l'opportunité de notre décision d'en faire un tournoi fermé. Il y perdra peut-être cette qualité de « grand tournoi » que vous lui décerniez si libéralement ; mais qu'importe s'il reste une réunion de forts tireurs, de loyaux camarades et d'escrimeurs de bonne compagnie ?

Le secrétaire général de la Société la Rapière.

## RESULTATS TECHNIQUES

DU 14 AU 21 OCTOBRE

### AÉRONAUTIQUE

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — Saint-Etienne. — Le circuit Forézien (400 kilomètres) a été gagné par Molla devant Guillaux, Obre et Vidart.

### CYCLISME

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — Parc des Princes ; *Match Pouchois-Cavanagh :* 1. Cavanagh. *Grand match de demi-fond* (80 kilomètres derrière motos) : 1. Guignard en 59 m 53 s 1/5 ; 2. Saldow à 7 tours ; 3. Serès, à 9 tours ; 4. Yanke, à 11 tours ; 5. Schuermann, à 11 jours et demi. — *Handicap* (1.200 mètres) : 1. P. Didier (0) ; 2. Palutias (35) ; 3. Fournous (5).

### ATHLÉTISME

LUNDI 14 OCTOBRE. — Rowing. — Londres : Le match Barry-Durnan pour le championnat du monde d'aviron est revenu à Ern. Barry qui a triomphé par 2 longueurs de son adversaire couvrant les 6.840 mètres en 22 m. 31 s.

MERCREDI 16 OCTOBRE. — Boxe. — Cirque de Paris : Ledoux bat Gaillard en neuf rounds.

SAMEDI 19 OCTOBRE. — Boxe. — Wonderland : Bernard bat Gunther aux points en 10 rounds.

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — Course à pied. — Racing-Club : *5.000 mètres :* 1. Keyser. *200 mètres :* 1. Moreau et Marge.

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — Football Rugby. — Colombes : Le Racing-Club de France bat le Sporting-Club Universitaire de France par 12 points à 5.

### HIPPISME

MERCREDI 16 OCTOBRE. — Le Tremblay. — *Prix Jumilhac* (2.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Yerres au baron Gourgaud ; 2. Agenda ; 3. Ormuzd. — P. M : gagn. 45 fr 50 ; pl. 14 fr. 50, 15 francs.

JEUDI 17 OCTOBRE. — Longchamp. — *Handicap d'octobre* (3.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Castagnette V, à M. J. Lieux (O'Neill) ; 2. Le Bouddha ; 3. Last Patron. — P. M. : gag. 81 fr. 50 ; pl. 37 francs, 22 francs, 47 francs. — *Prix de Senlis* (3 000 mètres, 12.000 francs) : 1 Philippe II, au lomte de Saint-Phalle (J. Childs) ; 2. Renard Bleu ; 3. Linois. — P. M. : gag. 31 fr. 50 ; pl. 16 fr. 50, 38 francs.

VENDREDI 18 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Perth* (2.500 mètres, 20.000 francs) : 1. Agenda, au comte Lair (Garner) ; 2 Oui da ; 3. The Irisham — P. M. : gagn. 255 francs ; pl. 52 francs, 22 francs, 59 fr. 50.

SAMEDI 19 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix Le Nageur* (haies, handicap : 4.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Ovide II, à Mme Cl. Procureur (J.-B. Moreau) ; 2. Aloès III ; 3. Ismen. — P. M. : 60 francs ; pl. 18 francs, 35 fr. 50, 18 fr. 50.

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix du Cèdre* (2.200 mètres, 30.000 francs) : 1. Martial III, à M. Le Petit (Stern) ; 2. Wagram II ; 3. Le Cid III. — P. M. : gag. 48 francs ; pl. 14 fr. 50, 11 francs. — *Prix de La Forêt* (1.600 mètres, 30.000 francs) : 1. Blarney, à M. Duryea (Garner) ; 2. Dagor ; 3. Bugler. — P. M. : gag 49 fr. 50 ; pl. 29 francs, 16 fr 50, 24 francs.

### GOLF

MERCREDI 19 OCTOBRE. — Golf de Chantilly. — *Championnat de Chantilly* (71 concurrents) : M Lambert bat M. Parrish un up. — *Prix de la Pelouse* (9 trous handicap « par coups », dames) ; cette épreuve revient à Mme de Jouvenel, h. 12 qui fait 40 net ; devant Mlle S. Vagliano, h. 12 avec 42 net.

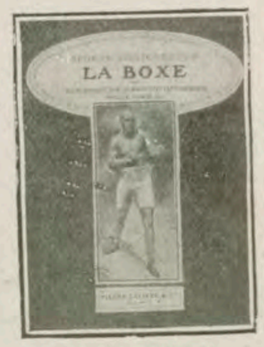
SAMEDI 19 OCTOBRE. — Golf de la Boulie. — Le *Prix du Pont Colbert* est gagné par M. F. Brathwaith (47) avec 87 ; devant Mme F. Aumont (H, 12) et M. G. Huiller (H 16) classés seconds avec 89. Viennent ensuite : Mme P. Deschamps (H. 11) et M. P. Delaunay-Belleville (H. 18, avec 92 et 93 respectivement. — Le *Prix de Bièvres* est gagné par M. W. Dovenport (H. 20) avec 84 net. — Le *Prix des Chrysanthèmes* (dames) revient à Mme E. Vail (H. 24).

### YACHTING

DIMANCHE 20 OCTOBRE. — Nogent. — Régates du cercle de Nogent-Joinville : (Série B, 2 tours de parcours). 1. *Tita*, à M. Neumeyer, en 1 h. 08 m. 11 s. ; 2. *Mouette*, à M. Belzane, en 1 h. 08 m. 50 s. (Série A, 3 tours de parcours) ; 1. *Rafale*, à M. Langlois, en 1 h. 07 m. 16 s. ; 2. *Bonne Aventure*, à M. Taverna, en 1 h. 09 m. 32 s.


## CE QU'IL FAUT LIRE

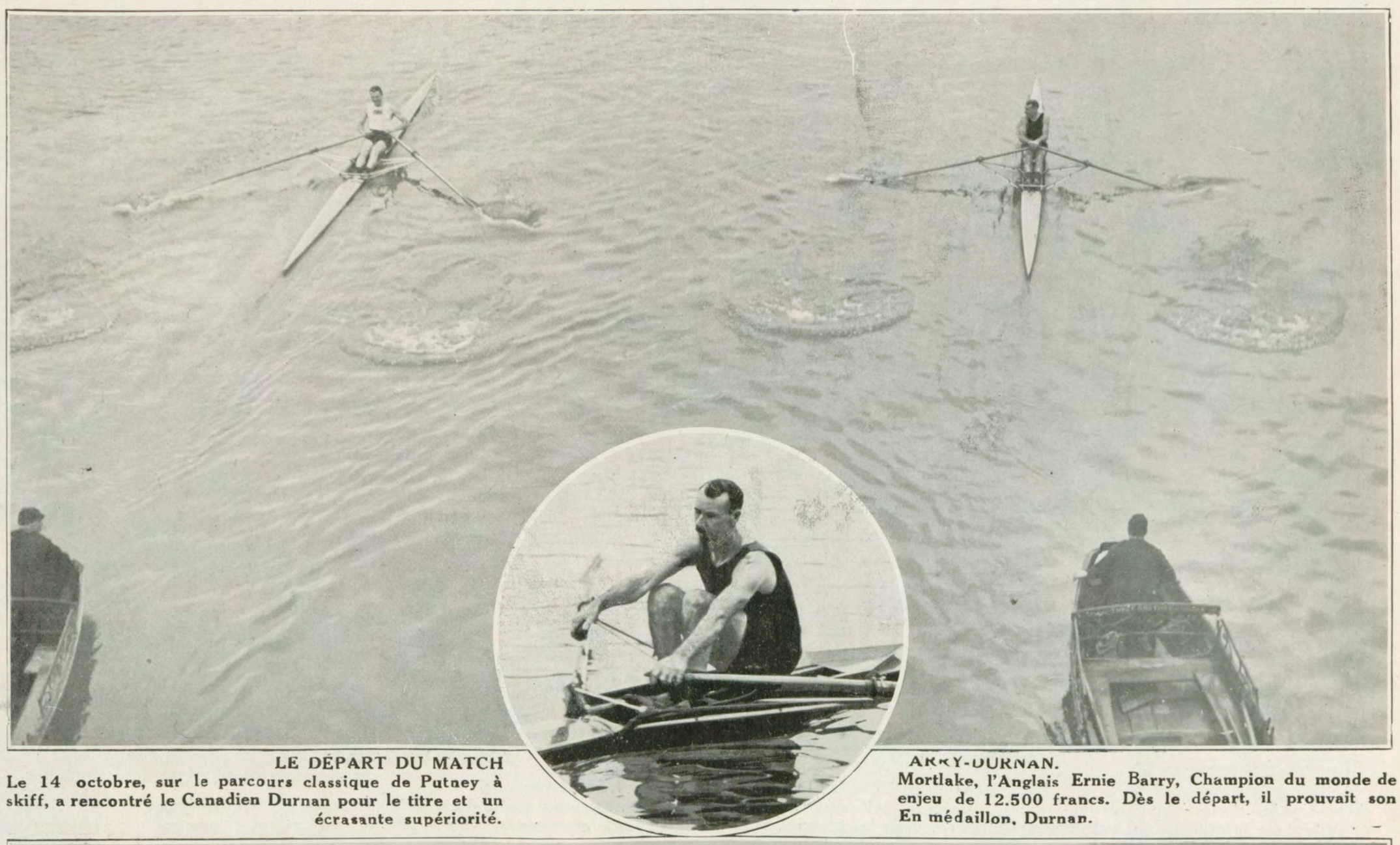
*Le Football*, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports-bibliothèque.
Le volume broché 6 fr.




*La Boxe*, par les champions de boxe en collaboration avec J. Moriane Sports-Bibliothèque, le volume 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

# BARRY RESTE CHAMPION D'AVIRON



LE DÉPART DU MATCH

Le 14 octobre, sur le parcours classique de Putney à Mortlake, l'Anglais Ernie Barry, Champion du monde de skiff, a rencontré le Canadien Durnan pour le titre et un enjeu de 12.500 francs. Dès le départ, il prouvait son écrasante supériorité. En médaillon, Durnan.

L'ARRIVÉE : BARRY TRIOMPHE.

Après avoir pris plus de six longueurs, Barry vécut n'insista pas et se contenta de triompher avec deux longueurs sur son adversaire qui, à aucun instant, ne put le mettre à l'ouvrage. Barry mit 22 m. 31 s. pour couvrir les 6.840 mètres du parcours. A droite, Barry lève la main en signe de victoire, après son succès.

# COMMENT LA COUPE GORDON-BENNETT EST REVENUE EN FRANCE

LE TRAIN SPECIAL POUR ALLER A L'AERODROME

L'organisation de la Coupe Gordon-Bennett à Chicago était remarquable. L'aérodrome était situé à côté d'une voie ferrée. Des trains spéciaux amenaient les spectateurs qui entraient gratuitement dans les diverses enceintes. Une foule considérable voulut profiter du spectacle dans ces conditions inconnues en France.

MM. J. SCHNEIDER ET HARRY WOODHOUSE

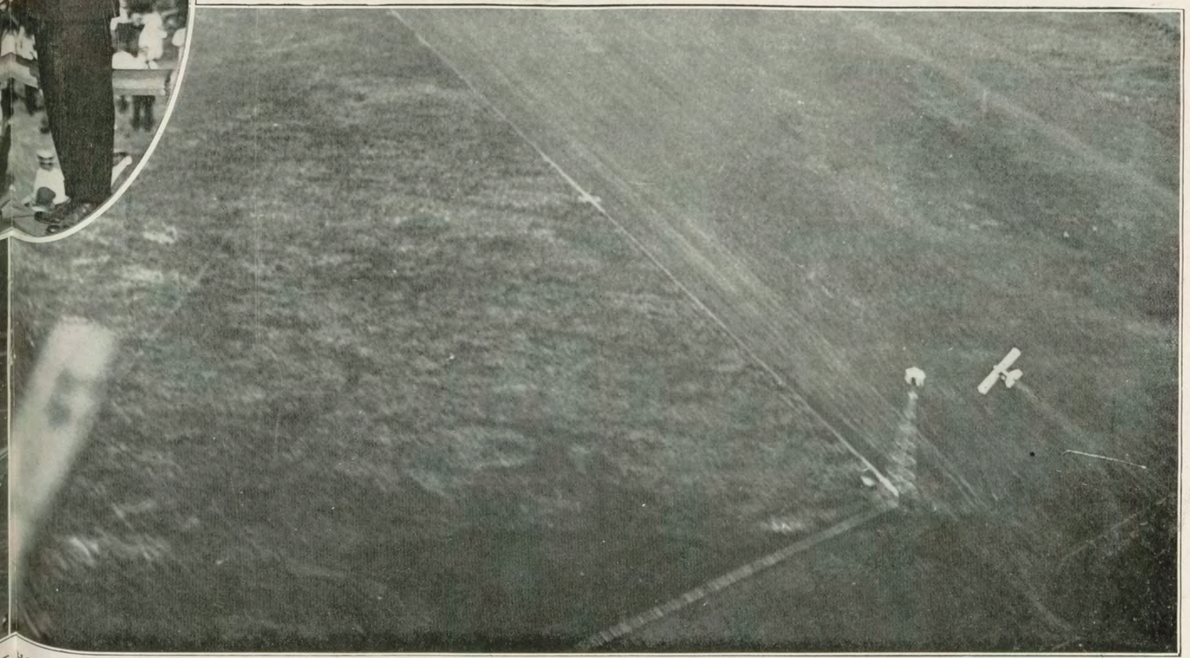
M. Jacques Schneider, commissaire de l'Aéro-Club de France qu'il représentait à Chicago, causant avec M. Harry Woodhouse, éditeur du Bulletin officiel de l'Aéro-Club d'Amérique, "Flying".

LES ENCEINTES DE L'AERODROME DE CHICAGO

Pendant deux mois, on avait aplani la piste sur toute sa longueur et sur toute sa largeur en en rendant la surface aussi plane qu'un tapis de billard. Dès qu'un appareil avait roulé sur le sol, des employés venaient passer des cylindres à vapeur pour enlever les bosses, boucher les trous et supprimer les canivaux.

L'AÉRODROME VU DU HAUT D'UN BIPLAN

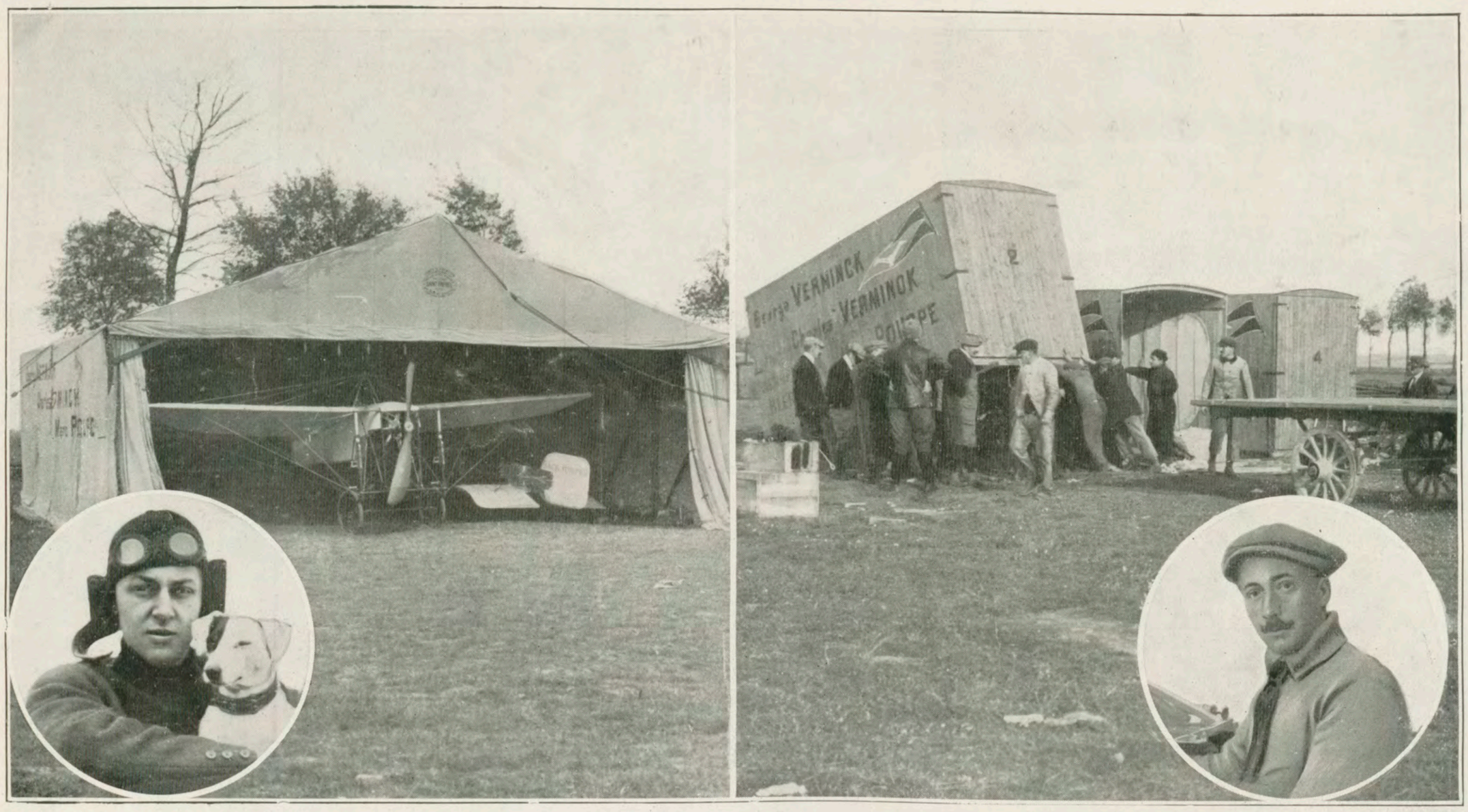
M. Jacques Schneider prit place sur un biplan pour faire le tour de l'aérodrome de Chicago et, de son siège, fit quelques clichés. On voit que non loin de la piste, s'élevaient les immenses « gratte-ciel » tant en honneur Outre-Atlantique. La piste mesurait 6 milles 666 et était marquée par 6 pylones numérotés et entoilés.



PREVOST EN VOL PHOTOGRAPHIÉ D'UN BIPLAN

Cette curieuse photographie a été prise du haut d'un biplan tandis que Prévost, sur son Deperdussin, accomplissait le parcours de la Coupe Gordon-Bennett où il se classait second. Les aviateurs américains, constatant l'allure des représentants de la France, jugèrent inutile de se mettre en ligne et pourtant ils avaient établi un appareil de 160 HP., qui avait coûté 100,000 francs.

# LE DÉPART D'UNE GRANDE TOURNÉE




LES AVIATEURS GÉO. ET CH. VERMINCK ET POURPE VONT PARTIR POUR L'AUSTRALIE

**Le brillant pilote, Marc Pourpe, va partir faire une grande tournée d'exhibitions avec ses amis, les aviateurs Georges et Charles Verminck, qui viennent de passer leur brevet chez Blériot. Ils iront voler aux Indes, en Australie, en Océanie, où ils pousseront même jusqu'à Nouméa. Ils emportent 4 appareils, 8 moteurs et toutes les rechanges nécessaires. Jamais encore plus colossale organisation d'aviation n'avait été tentée. A gauche, Marc Pourpe ; à droite, Georges Verminck.**

# LA CLOTURE DU PARC DES PRINCES

GUIGNARD BAT LES STAYERS ALLEMANDS

**Dimanche dernier, le Vélodrome du Parc des Princes a terminé sa saison d'été. Dans la course de 80 kilomètres, Sérès, qui tint la tête jusqu'aux 65 kilomètres, eut toutes les malchances et ne put se classer que troisième. Guignard prenait la tête à partir du 65e kilomètre et triomphait en 59 m. 53 s. 1/5 devant Saldow, à 7 tours 1/2, Sérès, Janke et Scheuermann. A gauche, Cavanagh bat Pouchois dans le match de vitesse. A droite, Guignard double Janke.**

*ROWING*

# Barry a battu Durnan

## Il conserve son titre de Champion du monde.

DURNAN, de Toronto, pourra marquer d'une croix noire la journée, historique dans sa carrière de rameur professionnel, du lundi 13 octobre. Ce jour-là, ses rêves se sont écroulés, et sa rencontre avec Barry, le tenant actuel du titre de champion du monde, ne doit lui laisser, quant à présent du moins, qu'une bien faible illusion sur la chance qu'il peut avoir de s'adjuger un jour ce titre et les espèces sonnantes qu'il vaut à son détenteur.

En Tamise, sur le parcours classique du non moins classique match Oxford-Cambridge, Durnan et Barry se sont donc mis sur la même ligne. Mais ils n'y sont restés que très peu de temps, juste ce qu'il a fallu pour leur donner le départ. Puis, dès les premiers coups d'aviron, Barry a pris la tête, s'est assuré quelques longueurs sur lesquelles il a vécu jusqu'à l'arrivée. Et Durnan, malgré un consciencieux effort pour remonter son adversaire, n'a plus revu son vainqueur qu'alors que la lutte était terminée.

ER. BARRY

A vrai dire, il n'y a pas eu de course, et l'impression générale fut que Durnan avait quelque peu présumé de sa forme actuelle — et probablement aussi de sa qualité réelle — en lançant un défi à Barry. Il a nettement paru surclassé. Le champion du monde, au contraire, est en pleine forme. De son style, il n'y a, quant à présent, rien d'autre à dire que ce que la *Vie au Grand Air* a signalé, en juillet dernier, lorsqu'il battit l'Australien Arnst. Durnan rame bien; son coup d'aviron est joli, c'est incontestable; mais il est plus élégant que puissant, et quelle que soit la qualité de son style, celle-ci est insuffisante pour se heurter victorieusement à une mécanique vigoureuse, bien réglée, en pleine force de rendement, comme l'est celle de son vainqueur.

C'est toute la conclusion qu'il est possible de tirer d'une rencontre qui ne prête pas — qui ne peut prêter — à de longs commentaires. On ne compare entre eux deux hommes que quand ils sont comparables. Et ce n'est pas le cas ici. Plusieurs classes séparent à l'heure présente Durnan de Barry

La revanche n'est possible pour le Canadien qu'à la condition qu'il s'améliore sensiblement d'ici à l'an prochain, et encore... il faudrait que Barry, en plein déclin, fut notoirement inférieur à lui-même. Arnst, en ce cas, pourrait reprendre à Durnan le titre que ce dernier aurait réussi à s'adjuger. Mais c'est là devancer hâtivement les événements. Pour l'instant, Barry domine nettement la situation dans le monde des rameurs professionnels. Et il recueille aujourd'hui la succession des Towns et des Hanlan. Mais il ne recueille pas, encore qu'il rame fort bien, le style d'une si prestigieuse élégance, d'une si admirable légèreté qui marqua la manière bien personnelle de Hanlan, auquel un seul homme fut supérieur dans le genre, notre ancien champion, Alexandre Lein. Quand on aime sincèrement le rowing de course et lorsqu'on a eu le plaisir de connaître l'homme dans son beau temps, le souvenir vous ramène toujours au style de Lein. Il y a dans la vie des hantises heureuses auxquelles il est impossible d'échapper; les idéalistes très épris de peinture reviennent à Rembrandt et à Franz Hals; les êtres de sensibilité très affinée et très artiste, sincèrement artiste, subissent toute leur vie l'influence de Beethoven. Nous autres, rameurs — rameurs d'autrefois — nous nous trouvons, dans un ordre d'idées moins élevé certes, sous l'empire d'une obsession semblable, le coup d'aviron de Lein.

Et ce n'est pas Barry, malgré son titre, qui peut nous le faire oublier.

Lorsque Sinigaglia gagna le dernier championnat de la Seine, on compara, quelque part, son style à celui des professionnels anglais et au style de Barry en particulier. C'est le jour et la nuit. Sinigaglia, qui va chercher à améliorer sa manière pour courir les Diamonds Sculls, l'an prochain, a un style spécial, le... style Sinigaglia. Et nul autre ne lui est comparable. Evidemment, Barry a des défauts, mais il a aussi de très belles qualités.

Ce qui frappe le plus dans un rameur, ce sont ses défauts; ses qualités passent, pour la grande majorité de ceux qui l'observent, à peu près complètement inaperçues. Lorsqu'un sculler est d'une classe lui permettant de gagner de grandes épreuves, d'autres rameurs étudient volontiers sa manière et cherchent à l'imiter. Et, fatalement, ils prennent à leur modèle ce qui leur saute aux yeux, les défauts, et négligent totalement ce à quoi ils devraient s'attacher, les qualités, parce que celles-ci ne sont pas apparentes. Non, il n'y a pas de parallèle à faire entre Barry et Sinigaglia. Barry rame bien du départ à l'arrivée. L'Italien, au contraire, a un départ que l'on peut qualifier de franchement mauvais. Pendant les trois cents, les quatre cents premiers mètres, il secoue terriblement son skiff, et ce n'est qu'à partir de cette distance, qu'il commence à se mettre dans son action, tout en continuant, d'ailleurs, à arracher son coup d'aviron. Il ne rame qu'en force; il y apporte, d'ailleurs, sa belle puissance athlétique, bat son adversaire et fatigue terriblement ses bateaux auxquelles il en fait voir de dures.

Mais enfin, il fait vite dans toutes les eaux. Car, — et c'est là que la différence des tempéraments s'affirme — beaucoup de rameurs ont des eaux de prédilection. Il en est qui ne peuvent pas ramer dans la vague, alors que d'autres s'en accommodent parfaitement. Puis, la question des eaux sur lesquelles on s'entraîne régulièrement, intervient également; il y a les rameurs de lac, les rameurs de canal, les rameurs de rivière à grand courant; les uns et les autres subissent plus ou moins l'influence de l'habitude.

Mais c'est là une question qu'il n'est pas possible d'attaquer aujourd'hui, ne fut-ce que parce qu'elle est en dehors du cadre de cet article auquel il est temps de mettre le point final.

PAIR-OAR.

## Poignée de nouvelles

Il est probable que Sinigaglia se préparera sous la direction de Lein, à courir les Diamonds-sculls en 1913.

— Les scullers s'en vont : Vrobel vient de partir pour Varsovie, il ne rentrera qu'au début de la saison prochaine.

— De la Plane vient de quitter Paris pour Monte-Carlo où il ramera cet hiver en yole de mer, avant de reprendre son entraînement pour les grandes épreuves.

*ESCRIME*

# Un champion s. v. p.

## Nous ne possédons pas encore un championnat officiel d'épée.

« *Le programme d'action de la Fédération,* disent nos statuts adoptés à l'unanimité par l'Assemblée générale du 22 novembre 1911, *comporte la surveillance et l'organisation des Championnats nationaux et internationaux de fleuret, de sabre, d'épée, et d'assaut au pistolet et au revolver...* » et, plus loin : « *Le mot « championnat » doit s'étendre à toute épreuve tendant à la désignation du champion national ou du champion du monde...* »

Un récent article de notre confrère, Armand Massard, dans la *Presse,* m'ayant donné la curiosité de rechercher à qui est confié officiellement le soin de faire disputer, chaque année, notre Championnat de France d'épée, je suis tombé, dès les premiers paragraphes des statuts de la Fédération, sur ces déclarations fort catégoriques qui n'ont pas manqué de me laisser rêveur!... des « *champions* » d'épée, parbleu, j'en connais quelques douzaines : J.-J. Renaud, Lucien Gaudin, Alibert, Massard, Gravier, Trombert, Lippmann, Carrère, pour ne parler que des plus connus, se sont partagés, depuis quelques couples d'années, à peu près toutes les grandes épreuves... Ce sont DES Champions, avec un grand C, mais je les mettrai, si vous voulez bien, hors concours... Voulez-vous me dire quel est LE champion de France pour 1912?... et qui détenait officiellement le titre en 1911?... Mystère et cafouillage!...

Aucune épreuve, dans notre calendrier d'escrimeurs, ne peut se vanter d'attribuer régulièrement un titre de cette importance! En attendant, tout le monde est champion... Vive la joie!... et chacun de nous peut s'affubler, si ça lui chante, des qualificatifs les plus pompeux sans que personne ait à y voir!... C'est de l'égalité ou je ne m'y connais pas!...

N'allez pas me dire que la *Grande Semaine* est un championnat! C'est un très beau tournoi parisien et voilà tout! On considère Nice comme le Championnat du monde, Ostende comme le Championnat d'Europe d'épée... Rien n'est plus juste, entre nous, mais on devrait bien ratifier ces titres et je pense que leur valeur ne pourrait qu'augmenter à être définitivement classée, cotée et consacrée... Pour ne parler que du Championnat de France, il faudrait une bonne fois s'entendre et mettre sur pied une épreuve sérieuse capable de nous donner, chaque année, le meilleur homme, indiscutablement, de la saison... Georges Trombert, qui a beaucoup étudié la question, serait partisan d'attribuer un coefficient variable à chaque place obtenue par un tireur depuis un temps déterminé... Une telle solution est forcément boiteuse, puisqu'elle fait entrer en ligne de compte, si l'on peut dire, des points d'assiduité qui avantageraient injustement, à mon avis, un tireur moins fort, mais plus répandu dans les grandes épreuves...

L'actif directeur des armes, René Lacroix, me propose un championnat par éliminatoires successives, qui demanderait uniquement de diviser notre France en grands centres et de provoquer des matches entre les représentants de chaque région... J'étudierai la question de très près la prochaine fois.

JOÉ BRIDGE.

*POIDS ET HALTÈRES*

# La Force (1)

## Une revue des grands champions.

Jean François Le Breton possède toujours le record du bras tendu en haltères, à droite: 59 livres; en croix de fer; 130 livres (70 à droite et 60 à gauche); et par l'anneau en croix de fer, 90 livres (50 à droite, 40 à gauche), et enfin en haltères (croix de fer) 120 livres, avec un poids égal de 60 livres à droite et à gauche.

Dans une telle revue des hommes forts actuels, il est indispensable de parler d'Emile et Maurice Deriaz, deux Suisses, qui sont en réalité deux Français. Ils ont fait toute leur éducation sportive chez nous, ils ont toujours vécu au milieu de nous.

Pour montrer quelle est la valeur de ces deux hommes, il suffit de donner quelques chiffres:

Emile Deriaz a jeté d'une main 202 livres en haltères, exploit absolument extraordinaire, si l'on songe que peu d'hommes parmi les hommes forts peuvent même soulever de terre le poids qui constitue le record d'Emile Deriaz.

Emile Deriaz à également le record du jeté à deux mains en haltères séparés (262 livres), le record de la volée d'une main gauche (175 livres).

L'un des plus formidables records d'Emile Deriaz paraît être celui qu'il a exécuté au dynamomètre Régnier, puisqu'il a atteint, chose invraisemblable, 237 kilogrammes.

Quant à son frère Maurice, il a jeté d'une main, à droite, 231 livres, ce qui est un fait également bien propre à effarer l'imagination de toutes personnes au courant de ce sport des poids et haltères.

Notons encore, à l'actif de Maurice Deriaz, le record de la volée d'une main, à droite, 184 livres, et le record du soulevé de terre en barre, 509 livres.

Ce sont là, à l'actif de Maurice Deriaz, trois magnifiques records.

Tels sont quelques-uns des hommes forts d'aujourd'hui. L'annonce de leurs performances principales suffira à montrer à ceux qui pouvaient l'ignorer encore, ce que peut faire un homme fort.

Mais, que dire alors de celui qui fut le champion des champions, cet Apollon, aujourd'hui âgé de 50 ans, et qui devrait demeurer dans la mémoire des hommes comme le prototype de l'athlète.

Apollon, un Français du Midi, né à Marsillargues (Hérault) fut l'athlète le plus beau, le plus fort, le mieux doué physiquement qui ait existé.

Il réunissait toutes les qualités physiques; il était grand, il était large, il était mince de taille, il avait des bras et des jambes extraordinairement robustes, et son visage lui-même était celui que les sculpteurs grecs prêtaient à leurs dieux.

Or, Apollon vécut dans un temps où l'entraînement était nul, où le matériel spécial n'existait pas. A cette époque là, un homme fort devait commencer par démontrer sa force avant même de s'être entraîné.

Les exploits d'Apollon ne peuvent se compter. Tout ce qu'on lui signalait comme étant exécuté par d'autres, il le faisait du premier coup, avec le sourire au coin des lèvres.

Cet homme n'avait qu'un seul défaut de flegme qui confinait à la paresse.

L'autre phénomène de l'athlétisme français fut Bonnes, du Midi lui aussi, puisqu'il était né à Narbonne. Bonnes fut l'homme qui, avec les plus faibles mensurations, enleva les poids les plus extraordinaires.

Je ne voudrais pas finir cette trop rapide revue des hommes forts sans indiquer que Maspoli, dont le nom est certainement connu de nos lecteurs, fut le véritable Zimmerman des poids et haltères, pour les amateurs.

GÉO LEFÈVRE.

(1) Voir le N° 735.

# LISTE DES VICTIMES DE L'AVIATION

| Nos | DATES | | NOMS | CAUSES DES ACCIDENTS |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 17 septembre | 1908 | Lieutenant Selfridge (Amér.). | Rupture d'une hélice. |
| 2 | 17 septembre | 1909 | Lefebvre (Français) | Rupture de l'équilibreur. |
| 3 | 22 — | — | Capitaine Ferber (Français). | Atterrissage dans un fossé. |
| 4 | 22 — | — | Enca Rossi (Italien) | Tué par l'hélice d'un dirigeable. |
| 5 | 6 décembre | — | Fernandez (Espagnol) | Tendeurs brisés. |
| 6 | 4 janvier | 1910 | Delagrange (Français) | Moteur trop puissant. |
| 7 | 2 avril | — | Leblon (Français) | Moteur trop puissant. |
| 8 | 13 mai | — | Hauvette-Michelin (Franç.) | Rencontre d'un pylone. |
| 9 | 18 juin | — | E. Robl (Allemand) | Inexpérience. |
| 10 | 3 juillet | — | Wachter (Allemand) | Rupture d'une aile. |
| 11 | 10 — | — | Dan. Kinet (Belge) | Fausse manœuvre. |
| 12 | 12 — | — | Rolls (Anglais) | Rupture de la queue de l'appareil. |
| 13 | 3 août | — | Nic. Kinet (Belge) | Cyclone. |
| 14 | 25 — | — | Vivaldi Pasqua (Italien) | Manque d'essence. |
| 15 | 27 — | | Van Maadsyck (Hollandais) | Imprudence. |
| 16 | 25 septembre | — | Poillot (Français) | Rupture d'une commande. |
| 17 | 27 — | — | Chavez (Péruvien) | Vol piqué. |
| 18 | 29 — | — | Plochman (Allemand) | Rupture d'un organe. |
| 19 | 4 octobre | — | Haas (Allemand) | Capotage. |
| 20 | 8 — | — | Capitaine Maziéwitch (Russe). | Suicide. |
| 21 | 23 — | — | Capitaine Madiot (Français). | Inexpérience. |
| 22 | 25 — | — | Lieutenant Mente (Allemand). | Capotage |
| 23 | 26 — | — | F. Blanchard (Français) | Vol piqué |
| 24 | 27 — | — | Lieutenant Saglietti (Italien). | Manque d'essence. |
| 25 | 17 novembre | — | R. Johnstone (Américain) | Rupture et capotage. |
| 26 | 3 décembre | — | Lieutenant Cammarata (Ital.). | Virage trop court. |
| 27 | 3 — | — | Castellani (passager Italien). | |
| 28 | 22 — | — | Cecil Grace (Anglais) | Perdu en mer. |
| 29 | 26 — | — | Picollo (Italien) | Piste trop étroite. |
| 30 | 28 — | — | Lafont (Français) | Rupture des ailes. |
| 31 | 28 — | — | de Pola (passager Espagnol). | |
| 32 | 30 — | — | Lieutenant de Caumont (Fr.). | Rupture de l'équilibreur. |
| 33 | 31 — | — | John Moisant (Américain) | Vol piqué. |
| 34 | 31 — | — | Hoxey (Américain) | Descente en tire-bouchon. |
| 35 | 9 janvier | 1911 | Rusyan (Roumain) | Inexpérience. |
| 36 | 6 février | — | Lieutenant Stein (Allemand). | Imprudence. |
| 37 | 8 — | — | Jules Noël (Français) | Vol plané. |
| 38 | 8 — | — | de la Torre (pass. Espagnol). | |
| 39 | 28 mars | — | Céi (Italien) | Rupture de la queue. |
| 40 | 14 avril | — | Lt de vaisseau Byasson (Fr.) | Remous. |
| 41 | 14 — | — | Pierre Louis (Français.) | Fausse manœuvre. |
| 42 | 18 — | — | Capitaine Tarron (Français) | Remous. |
| 43 | 1er mai | — | Frères Matsiévitch (Russes) | Coup de vent. |
| 44 | 1er — | — | | |
| 45 | 6 — | — | Vallon (Français) | Fausse manœuvre. |
| 46 | 10 — | — | Lieuten. Georges Kelly (Am.). | Projeté hors du siège. |
| 47 | 11 — | — | Bockmueller (Allemand). | Brouillard. |
| 48 | 17 — | — | Hardle (Américain) | Mauvais atterrissage. |
| 49 | 18 — | — | Pierre Marie (Français). | Vol en tire-bouchon et incendie. |
| 50 | 18 — | — | Lieutenant Dupuis (pass. Fr.). | |
| 51 | 23 — | — | Lemmling (Allemand) | Projeté hors du siège. |
| 52 | 25 — | — | Benson (Anglais) | Inexpérience. |
| 53 | 27 — | — | Smith (Américain) | Vol piqué. |
| 54 | 28 — | — | Cirro Cirri (Italien) | Incendie du moteur. |
| 55 | 3 juin | — | Queiroz (Brésilien) | Inexpérience. |
| 56 | 5 — | — | Lieutenant Bague (Français). | Perdu en mer. |
| 57 | 8 — | — | Marra (Italien) | Incendie du moteur. |
| 58 | 9 — | — | Schendel (Allemand) | Manque d'essence. |
| 59 | 9 — | — | Vooz (passager Allemand). | |
| 60 | 11 — | — | Wiesenbach (Autrichien) | Défaut de construction. |
| 61 | 18 — | — | Lieutenant Princeteau (Fr.). | Carbonisé. |
| 62 | 18 — | — | Lemartin (Français) | Remous dans un virage. |
| 63 | 18 — | — | Landron (Français) | Carbonisé. |
| 64 | 29 — | — | Lieutenant Truchon (Franç.) | Fausse manœuvre. |
| 65 | 11 juillet | — | Dan Kraemer (Américain). | ? |
| 66 | 12 juillet | — | Berliner (Allemand) | ? |
| 67 | 14 — | — | Paillole (Français) | Remous. |
| 68 | 15 — | — | Mars (Américain | Remous. |
| 69 | 21 — | — | Mme Denise Moore (Franç.). | Inexpérience. |
| 70 | 23 — | — | Jolly (Français) | Mauvais virage. |
| 71 | 25 — | — | Shimansky (passager Russe). | Fausse manœuvre. |
| 72 | 1er août | — | Gerald Napier (Anglais). | Remous. |
| 73 | 15 — | — | Bodger (Américain) | Inexpérience. |
| 74 | 15 — | — | Sainte-Croix Johnstone (Am.). | Noyé dans le lac Michigan. |
| 75 | 19 — | — | Ridge (Anglais) | Remous. |
| 76 | 28 — | — | Lieut. Zolotoukhène (Russe). | Virage trop court. |
| 77 | 1er septembre | — | Frisbie (Anglais) | Capotage. |
| 78 | 2 — | — | Capitaine Camine (Français). | Rupture de l'aile. |
| 79 | 2 — | — | Lieutenant de Grailly (Fr.). | Carbonisé. |
| 80 | 2 — | — | Marron (Français) | Carbonisé. |
| 81 | 4 — | — | Leforestier (Français) | Carbonisé. |
| 82 | 7 — | — | Lieutenant Neumann (Allem). | Arrêt du moteur. |
| 83 | 7 — | — | Léon Lecomte (passager Fr.). | |
| 84 | 7 — | — | Paul Senge (Allemand) | Arrêt du moteur. |
| 85 | 10 — | — | Evring (Allemand) | Heurt d'un poteau électrique. |
| 86 | 12 — | — | Lieutenant Chotard (Franç.). | Fausse manœuvre. |
| 87 | 16 — | — | Ed. Nieuport (Français) | Atterrissage brusque. |
| 88 | 17 — | — | Lieut. Rég. Cammell (Angl.). | Vol en spirale. |
| 89 | 22 — | — | Frank Miller (Américain). | Carbonisé. |
| 90 | 22 — | — | Castellane (Américain) | Arrêt du moteur. |
| 91 | 29 — | — | Lieutenant Engelhardt (All.). | Rupture de l'hélice. |
| 92 | 3 octobre | — | Cromwell Dixon (Américain). | Arrêt du moteur. |
| 93 | 14 — | — | Level (Français) | Heurt de fils télégraphiques. |
| 94 | 14 — | — | Schmid (Suisse) | Capotage et incendie. |
| 95 | 19 — | — | Ely (Américain) | Capotage. |
| 96 | 21 — | — | Jacks (Allemand) | Fausse manœuvre. |
| 97 | 27 — | — | J. Desparmet (Français). | Moteur arrêté. |
| 98 | 31 — | — | John Montgomery (Américain). | Expériences de planeur. |
| 99 | 2 novembre | — | Schminutz (Autrichien) | ? |
| 100 | 15 — | — | Pietschker (Allemand) | Rupture du gouvernail. |
| 101 | 19 — | — | Mourouzi (Russe) | Arrêt du moteur. |
| 102 | 25 — | — | Lieuten. Loringhoven (All.). | Mauvais vol plané. |
| 103 | 26 — | — | De Croce (Italien) | Vol piqué. |
| 104 | 29 — | — | Mosca (passager Autrichien). | Atterrissage brusque. |
| 105 | 3 décembre | — | Reeb (Allemand) | Capotage en atterrissant. |
| 106 | 3 — | — | Schrever (Américain) | Carbonisé. |
| 107 | 6 — | — | Oxley (Anglais) | Rupture des ailes. |
| 108 | 6 — | — | Weiss (passager Suisse) | |
| 109 | 7 — | — | Lieutenant Loder (Franç.). | Capotage. |
| 110 | 13 — | — | Lieutenant Lantheaume (Fr.). | Aile brisée. |
| 111 | 29 — | — | Coriolan Monic (Monténégrin) | Noyé. |
| 112 | 12 janvier | 1912 | Ruchonnet (Suisse) | Cause inconnue. |
| 113 | 20 — | — | Alf. Wagner (Allemand) | Fausse manœuvre. |
| 114 | 21 — | — | Lieutenant Bœrner (Franç.). | Carbonisé. |
| 115 | 22 — | — | Rutherford Poge (Américain). | ? |
| 116 | 4 février | — | Capitaine Le Maguet (Franç.). | Chute dans un virage. |
| 117 | 8 — | — | Yamisch (Russe) | Carbonisés. |
| 118 | 8 — | — | Léon (passager russe). | |
| 119 | 15 — | — | Schmidt (Allemand) | Mauvais virage. |
| 120 | 17 — | — | Grahame Gilmour (Anglais). | Ailes qui se relèvent. |
| 121 | 18 — | — | Hofl (Allemand) | Chute avec passager. |
| 122 | 23 — | — | Lieuten. Ducourneau (Fr.). | Une pale de l'hélice coupe une aile. |
| 123 | 2 mars | — | Fraschi (Italien) | Remous. |
| 124 | 10 — | — | Mlle Suzanne Bernard (Fr.). | Projetée hors du siège. |
| 125 | 13 — | — | Lieutenant Sevelle (Français). | Aile brisée. |
| 126 | 15 — | — | Witte (Allemand) | Bris de l'hélice. |
| 127 | 15 — | — | Lieutenant Bertoletti (Ital.) | Panne de moteur. |
| 128 | 23 — | — | Lieuten. Albokrineff (Russe). | Remous. |
| 129 | 23 — | — | Mecanicien (passager Russe). | |
| 130 | 24 — | — | Roht (Allemand) | Remous. |
| 131 | 26 mars | — | Kleincke (Allemand) | Vol plané. |
| 132 | 31 — | — | Capitaine Jost (Français) | Suites d'une chute. |
| 133 | 3 avril | — | C. Rodgers (Américain) | Imprudence. Noyé. |
| 134 | 13 — | — | Lieutenant Boncourt (Franç.). | Mauvais atterrissage. |
| 135 | 17 — | — | Verrept (Belge) | Défaut de construction. |
| 136 | 19 — | — | Lieut. de Ville d'Avray (Fr.). | Train d'atterrissage brisé. |
| 137 | 19 — | — | Allen (Anglais) | Perdu en mer. |
| 138 | 1er mai | — | Hoëstli (Russe) | Arrêt du moteur. |
| 139 | 4 — | — | Comte de Robillard (Franç.). | Aile brisée. |
| 140 | 5 — | — | Mme Galanschkée (Russe). | Bâton lancé par un spectateur. |
| 141 | 6 — | — | Olbrechts (Belge) | Inexpérience. |
| 142 | 7 — | — | Pachmayer (Allemand) | Virage trop court. |
| 143 | 11 — | — | Lieut. Depersis (Italien). | Atterrissage brusque. |
| 144 | 12 — | — | Schmigulski (Allemand) | Capotage dans un virage. |
| 145 | 13 — | — | Fisher (Anglais) | Carbonisés. |
| 146 | 13 — | — | Mason (Américain) | |
| 147 | 14 — | — | Capitaine Echeman (Franç.). | Imprudence. |
| 148 | 21 — | — | Southard (Américain) | Capotage dans un virage. |
| 149 | 25 — | — | Lt von Schlichting (pass. All.). | Ailes repliées en l'air. |
| 150 | 1er juin | — | Edouard Roby (pass. Fr.). | Capotage. |
| 151 | 1er — | — | Parmelee (Américain) | Coup de vent. |
| 152 | 2 — | — | Buchstaetter (Allemand) | Virage brusque. |
| 153 | 2 — | — | Lieut. Stilling (pass. All.). | |
| 154 | 6 — | — | Rost (Allemand) | Ailes repliées. |
| 155 | 8 — | — | Levasseur (passager Belge). | Virage sur l'aile. |
| 156 | 9 — | — | Kimmerling (Français) | Rupture d'aile. |
| 157 | 9 — | — | Tonnet (passager Français). | |
| 158 | 11 — | — | Welsh (Américain) | Capotage. |
| 159 | 11 — | — | Lt Hazlehurst (pass. Américain). | |
| 160 | 17 — | — | Mme Julia Clark (Anglaise) | Arbre heurté. |
| 161 | 19 — | — | Lieutenant Pegnan (Franç.). | Collision dans les airs. |
| 162 | 19 — | — | Capitaine Dubois (Français). | Collision dans les airs. |
| 163 | 21 — | — | Lieut. von Falkenhayn (All. | Mauvais virage. |
| 164 | 22 — | — | Turner (Américain) | Mauvais virage. |
| 165 | 24 — | — | Schlegel (Allemand) | Capotage. |
| 166 | 25 — | — | Lieutenant Etienne (Franç.). | Brûlures dans une chute. |
| 167 | 30 — | — | Schaadt (Allemand) | Rupture d'une aile. |
| 168 | 30 — | — | Lieutenant Bayo (Espagnol). | Capotage. |
| 169 | 1er juillet | — | Kœnig (Allemand) | Chute dans un fourré. |
| 170 | 1er — | — | Miss Quimby (Américaine). | Vol plané. |
| 171 | 1er — | — | Willard (passager Américain) | |
| 172 | 2 — | — | Pecker (Roumain) | Inexpérience. |
| 173 | 3 — | — | Lieut. Cavanda (Roumain). | Défaut de construction. |
| 174 | 5 — | — | Major Loraine (Anglais). | Glissade sur l'aile. |
| 175 | 5 — | — | Serg.-m. Wilson (pass. Angl.). | |
| 176 | 9 juillet | — | Bedel (Français) | Atterrissage dans le brouillard. |
| 177 | 13 — | — | William Smith (Anglais). | Imprudence. |
| 178 | 15 — | — | Olivérès (Français) | Remous |
| 179 | 16 — | — | Lieut. Zakoutsky (Russe). | Défaut de construction. |
| 180 | 18 — | — | Lieut. Preusser (Allemand). | Mauvais atterrissage. |
| 181 | 27 — | — | Fischer (Allemand) | Capotage. |
| 182 | 27 — | — | Kugler (passager Allemand). | |
| 183 | 29 — | — | Sergent Lachmann (All.). | Capotage. |
| 184 | 3 août | — | Lindsay Campbell (Austr.). | Fausse manœuvre. |
| 185 | 13 — | — | Fenwick (Anglais) | Défaut de construction. |
| 186 | 25 — | — | Lieutenant Manzini (Italien). | Noyé. |
| 187 | 28 — | — | Lieutenant Chandenier (Fr.). | Carbonisé. |
| 188 | 31 — | — | Lieut. Mallinnikoff (Russe). | Remous. |
| 189 | 6 septembre | — | Capitaine Hamilton (Angl.). | Aile cassée. |
| 190 | 6 — | — | Lieut. Stuart (pass. Anglais). | |
| 191 | 6 — | — | Lient. Steger (Allemand) | Remous. |
| 192 | 10 — | — | Lieut. Hotchkiss (Anglais). | Explosion du moteur. |
| 193 | 10 — | — | Lt Beddington (pas. Anglais). | |
| 194 | 11 — | — | Karamanlakis (Grec) | Noyé. |
| 195 | 11 — | — | Lieut. Siébert (Allemand). | Aile brisée. |
| 196 | 12 — | — | Paul Bec (Américain) | Vol en spirales. |
| 197 | 13 — | — | Alex. Borie (Belge) | Chute dans un arbre. |
| 198 | 14 — | — | Howard Gill (Américain). | Collision. |
| 199 | 20 — | — | Lieut. Buongiovanni (Italien). | Chute de 400 mètres. |
| 200 | 20 — | — | Russel Blahr (Américain). | Chute de 100 mètres. |
| 201 | 21 — | — | Lieut. Berger (Allemand). | Capotage à 2.000 mètres. |
| 202 | 21 — | — | Lieut. Junghaus (pas. All.). | |
| 203 | 21 — | — | Astley (Anglais) | Pour ne pas entrer dans la foule. |
| 204 | 24 — | — | Lieut. Thomas (Français). | Réparation mal faite. |
| 205 | 25 — | — | Lient. Regaddoni (Italien). | ? |
| 206 | 26 — | — | Capit. Bumbangh (Amér.). | Capotage. |
| 207 | 28 — | — | Lieut. Rockwell (Américain). | Inexpérience. |
| 208 | 28 — | — | Sergent Scott (Américain). | |
| 209 | 29 — | — | John Longstaff (Anglais). | Atterrissage brusque. |
| 210 | 29 — | — | Lieut. Tongyu (Chinois). | Capotage. |
| 211 | 1er octobre | — | Lieut. Hofer (Allemand). | Suites d'une chute. |
| 212 | 4 — | — | Birkmayer (Allemand). | Virage trop brusque. |
| 213 | 6 — | — | Alig (Allemand) | Appareil prenant feu. |
| 214 | 6 — | — | Liébau (passager Allemand). | |
| 215 | 7 — | — | Pas. du Lt Gordasco (Ital.). | Virage trop court. |
| 216 | 10 — | — | Lieut. Sarakoff (Bulgare). | Collision. |
| 217 | 14 — | — | Takacs (Hongrois) | Capotage. |
| 218 | 15 — | — | Cobioni (Italien) | Fausse manœuvre en vol plané. |
| 219 | 15 — | — | Rippert (passager Suisse). | |
| 220 | 17 — | — | Blanc (Suisse) | Aile cassée. |
| 221 | 19 — | — | Lieut Beissbarth (Allem.) | Remous dans un virage. |
| 222 | 19 — | — | Lieut. Lang (pass. Allem.). | |
| 223 | 29 — | — | Lacour (Français) | Capotage. |

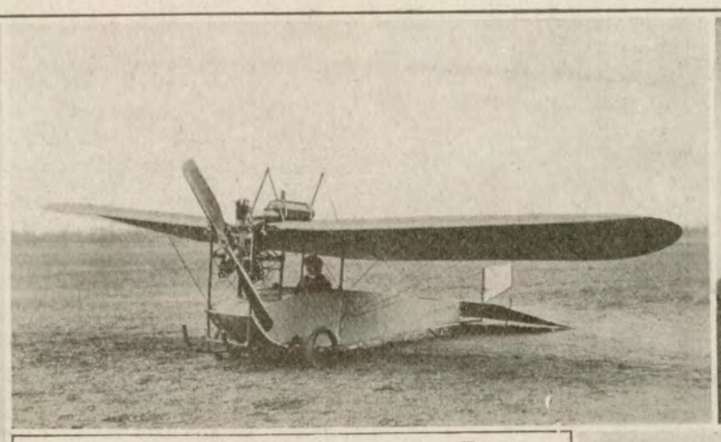
| | | | |
|---|---|---|---|
| France | 29 civils.<br>2 aviatrices.<br>27 officiers. (dont 4 passagers).<br>= 58 morts. | Allemagne | 31 civils.<br>17 officiers. (dont 7 passagers).<br>= 48 morts. |
| Italie | 11 civils.<br>7 officiers. (dont 1 passager).<br>= 18 morts. | Russie | 8 civils.<br>1 aviatrice.<br>5 officiers. (dont 3 passagers).<br>= 14 morts. |
| Roumanie | 2 civils.<br>1 officier.<br>= 3 morts. | Hongrie, Bulgarie, Hollande, Monténégro, Pérou, Brésil, Grèce, Chine, Australie | 1 mort chaque. |
| Amérique | 26 civils.<br>1 aviatrice.<br>6 officiers. (dont 5 passagers).<br>= 33 morts. | Angleterre | 14 civils.<br>1 aviatrice.<br>7 officiers. (dont 3 passagers).<br>= 22 morts. |
| Belgique | 6 civils. (dont 2 passagers).<br>= 6 morts. | Espagne | 3 civils.<br>1 officier. (dont 2 passagers).<br>= 4 morts. |
| Suisse | 5 civils. (dont 2 passagers).<br>= 5 morts. | Autriche | 3 civils. (dont 1 passager).<br>= 3 morts. |

Pour répondre à la demande de nombreux lecteurs, il nous a semblé intéressant à la veille du jour où la France célèbre ses morts, de donner cette statistique des martyrs de l'aviation, la plus complète et la plus exacte de toutes celles publiées jusqu'ici.

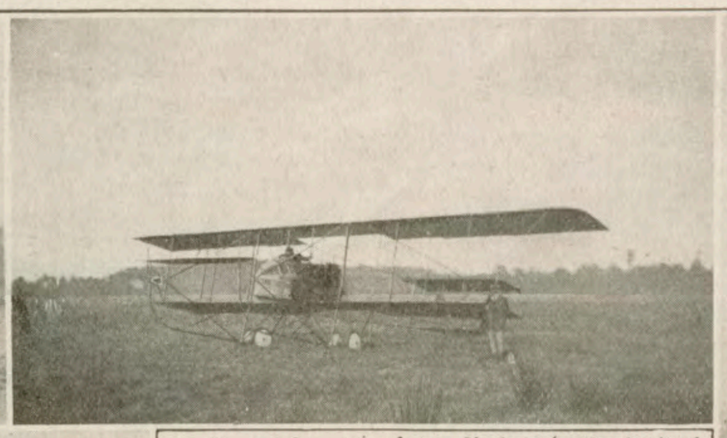
JACQUES MORTANE.

# LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

*Miss Jessie Stalter, qui s'est attribuée toutes les courses cyclistes de femmes, en Amérique.*



*Le nouveau monoplan Vinet type F, que M. Olivier vient de mener à Vitry-le-François dans la tempête, pour des essais officiels demandés par l'aviation militaire.*



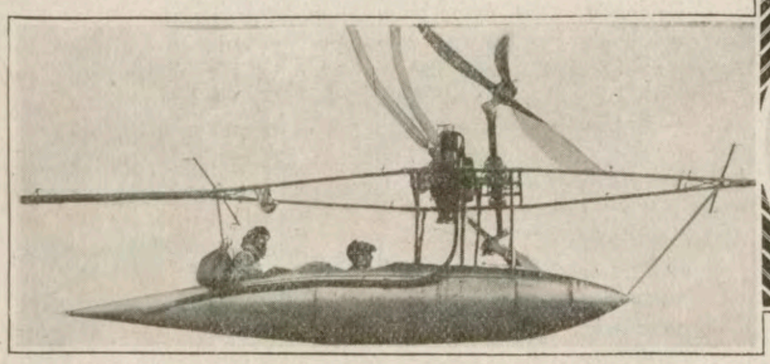
*Bernard, qui s'est distingué en tentant la Coupe de distance, sur son M. Farman, photographié à Cap-Breton (Landes) au moment où il va s'élever avec un passager.*

*Photographie prise à 600 mètres au-dessus de Bruxelles, par les aéronautes eux-mêmes, MM. Francq et Valentyn.*

*Vue générale du champ de courses de Saïgon. Les réunions hippiques de Saïgon sont toujours suivies avec grand intérêt, non seulement par la colonie européenne, mais encore par la « gentry indigène».*

*L'aviateur Aunedo, qui s'est distingué par ses beaux vols, à Iquique (Chili).*

*Quelques membres du 32e Congrès de l'U. V. F., à la sortie de la séance qui s'est tenue le 15 octobre, à la mairie du IXe arrondissement, rue Drouot.*



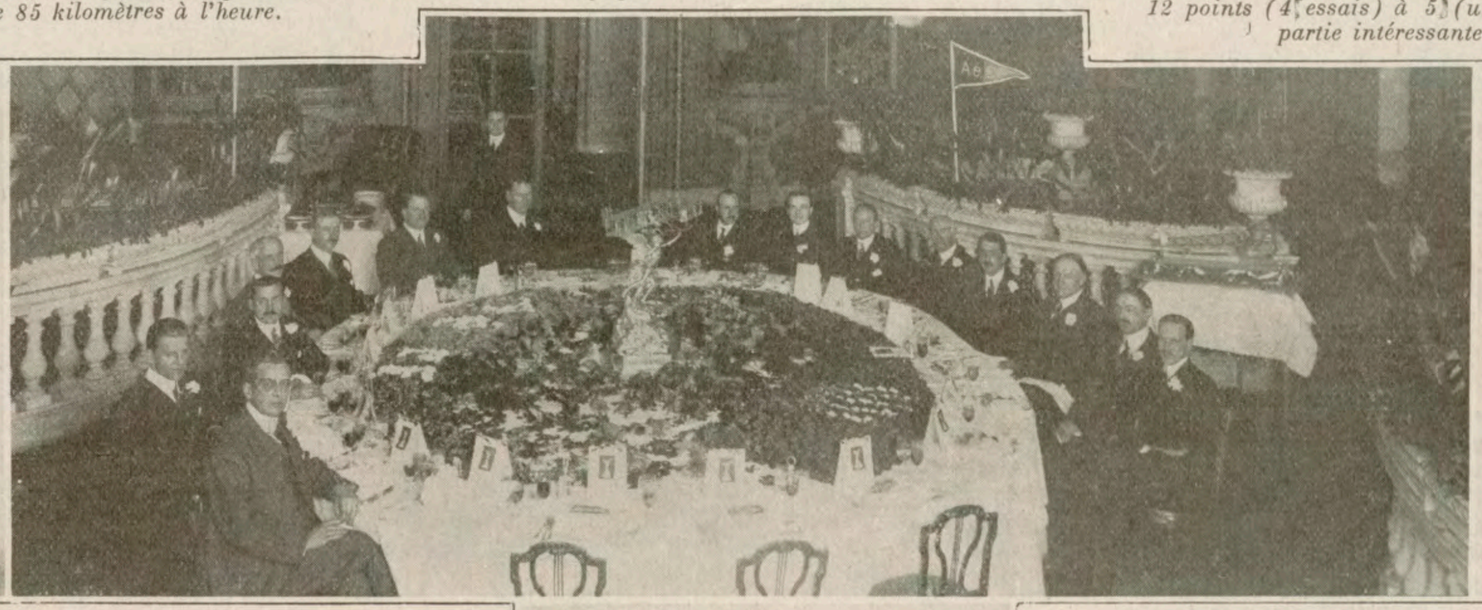
*La nacelle du petit dirigeable anglais* Le Baby. *Elle ne peut emporter que deux passagers; ce petit dirigeable peut atteindre une vitesse de 85 kilomètres à l'heure.*

*Le capitaine Casse, qui vient d'effectuer un voyage de 250 kilomètres au-dessus de la campagne à Pau.*

*L'aviateur Cobioni, qui s'est tué à la Chaux-de-Fond, en tombant de 200 mètres de haut.*

*Dimanche dernier, à Colombes, le Racing-Club de France a battu le Sporting-Club Universitaire de France par 12 points (4 essais) à 5 (un essai, un but) après une partie intéressante de bout en bout.*

*A. Pensa, qui a gagné la course pédestre de la Société Itala, disputée dernièrement à Alexandrie.*



*Banquet offert par M. Schneider, délégué de l'Aéro-Club de France à la Coupe Gordon-Bennett aux membres de l'Aéro-Club d'Amérique, après la victoire de Védrines, dans la grande épreuve d'aviation.*

*Guy de Villepion, champion de natation du Guatémala; il a gagné toutes les épreuves de la saison.*

*Le match de rugby Stade Français - Rugby-Club Compiégnois, qui s'est disputé le 20 octobre au Parc de la Faisanderie, est revenu à l'équipe du Stade par 21 points à 5.*

*L'arrivée de Keyser dans le criterium des 5.000 mètres couru au Racing-Club.*

*Rettich, sur son aviette, effectuant le bond qui lui permit de s'attribuer le second prix du décimètre (500 francs), le 19 octobre au Parc des Princes.*

*Le buste de Raphaël Belli, qui sera placé sur la tombe du pauvre boxeur tué sur le ring l'an dernier.*

*Molla, l'habile pilote qui a gagné dimanche dernier le Circuit Forézien (400 kilomètres) devant Guillaux, Obre et Vidart.*

*HIPPISME*

# Le Doping

## La récente décision du Comité de la Société d'Encouragement

Voilà bien une dizaine d'années que le doping occupait, dans la mentalité d'une partie des gens qui s'intéressent aux courses, la même place que celle qui est dévolue à Croquemitaine dans l'imagination des enfants.

C'est lui qui, restant entouré de mystère, était chargé de tout conduire et de tout expliquer. Les problèmes les plus simples comme les énigmes les plus ardues se résolvaient au moyen de ces trois hypothèses : bien dopé, mal dopé ou non dopé. Il est inutile d'entrer dans le détail des peccadilles et des catastrophes dont on l'a rendu responsable : c'est tout juste si on ne lui a pas reproché la suppression des bookmakers.

En face de ces disciples fervents qui constituaient la majorité, se dressaient les athées qui ne voulaient point reconnaître le doping. Mais ces deux partis adverses étaient reliés l'un à l'autre par toute une série d'hérétiques qui formulaient des réserves, faisant de l'usage des stimulants une question de nationalité ou bien ne l'admettant que pour les chevaux dont ils niaient la qualité, ou chez les entraîneurs dont ils voulaient diminuer le mérite professionnel.

BONBON ROSE

Au cours de cette période, que nous pourrions appeler l'époque légendaire, les Comités des Sociétés-mères décidèrent de prendre des mesures contre l'usage du doping, que l'on s'accordait à estimer préjudiciable à l'amélioration et à l'élevage du cheval aussi bien qu'aux intérêts du public. Les savants consultés à ce moment, répondirent : « La science ne fournit pas encore de formule précise qui permette de constater que le cheval est sous l'influence d'un stimulant. » Cette phrase semblait fixer nettement qu'il était impossible de saisir l'infraction, après qu'elle eût été commise ; les Comités se bornèrent alors à chercher a saisir l'infraction, au moment même où elle était commise.

Ainsi orientées, leurs délibérations aboutirent, vers la fin de 1903, à l'adoption d'un texte, qui, en dehors du distancement du cheval, édictait une pénalité unique, la privation du droit d'engager, de faire courir ou d'entraîner, pour ceux contre lesquels on aurait pu prouver qu'ils avaient administré ou fait administrer à un cheval un stimulant quelconque. Cette preuve devait pouvoir se faire par lettres, par témoignages, par aveux, ou par la prise en flagrant délit. L'arme était peu efficace, mais elle correspondait assez bien à l'atmosphère mystérieuse, qui entourait l'ennemi à combattre.

Depuis lors, et tout récemment, le doping est passé du domaine de la légende dans celui de la réalité. Désormais, la science apporte une certitude absolue ; et ceux qui n'en sont pas encore convaincus n'ont qu'à lire ou relire le rapport du professeur Kauffmann, qui a été publié par tous les journaux spéciaux et dont j'extrais ces deux phrases de la conclusion : « Nous possédons aujourd'hui une méthode, due au professeur Fraenkel, qui permet de reconnaître, en toute certitude, l'administration d'alcaloïdes aux chevaux de course... et les Sociétés de Courses peuvent appliquer, avec la certitude de ne jamais faire erreur, les dispositions prévues par les articles du règlement. »

Aussi, lorsque, dans sa dernière séance, le Comité de la Société d'Encouragement s'est vu soumettre par les Commissaires trois cas de doping que les analyses du professeur Kauffmann avaient révélés, c'est-à-dire trois infractions qu'on avait saisies après qu'elles eussent été commises, il n'a trouvé dans l'arsenal du règlement qu'une arme imparfaite, celle qu'il avait fourbie pour combattre l'infraction saisie au moment même où elle est commise.

Faisant siennes les conclusions des commissaires, il a adopté une sentence à laquelle il faut rendre hommage pour sa sûreté dans l'interprétation, sa sagesse dans la décision et sa franchise dans la reconnaissance de la lacune du règlement.

Cette sentence distance les trois chevaux dopés dans la course à la suite de laquelle l'analyse de leur salive avait fourni le résultat probant : c'est le seul point qui ne pouvait souffrir aucun doute. Je sais bien que, là-dessus, mon avis diffère de celui d'un des entraîneurs en cause, qui a accordé un interview à un de nos confrères les mieux renseignés ; mais je doute que sa discussion juridique puisse convaincre n'importe quel magistrat et j'ai bien peur que ses théories sur le mélange du plâtre, du salpêtre et de la salive de cheval n'arrivent pas à renverser les conclusions des savants travaux du professeur Kauffmann.

La décision du Comité reconnaît, dans l'exposé des motifs, qu'il n'a pu être établi par quelle personne le stimulant reconnu a été administré ; comme cette éventualité seule permettait l'application de la pénalité, elle note, avec un léger sentiment de regret, qu'elle est dans l'obligation de n'édicter aucune sanction.

Puis, aussitôt après avoir réglé ces cas particuliers, le Comité a adopté la proposition des commissaires tendant à modifier les articles du Code se rapportant au doping, et à les mettre en rapport avec le nouveau moyen scientifique qui permet d'établir l'infraction.

C'est cette modification qui est à l'ordre du jour.

Il est probable que son principe sera de faire supporter à l'entraîneur la lourde responsabilité d'avoir à ne pas faire courir des chevaux auxquels un stimulant aurait été administré.

Je sais bien qu'un de mes honorables confrères a suggéré, comme remède, de donner aux commissaires le pouvoir d'interdire le départ de tout cheval anormalement excité. Il prétend qu'on pourrait arriver ainsi à s'opposer au départ des chevaux dopés.

Mais ce moyen ne supporte pas un examen un peu sérieux.

D'abord, quelle délicate mission pour les commissaires que de distinguer l'excitation anormale ! et aussi quel sujet de récriminations justifiées de la part des propriétaires !

Ensuite, l'excitation n'est pas un signe certain du doping. Le rapport du professeur Kaufmann l'explique clairement : « Les signes extérieurs que présente parfois le cheval, tels que l'excitation générale, la salivation, la sudation..., n'apportent jamais la certitude complète de l'administration du doping, vu qu'ils peuvent relever de causes étrangères à cette pratique dolosive... » Il suffit d'en parler avec un entraîneur, pour se rendre compte que les données de l'expérience concordent absolument avec ces affirmations de la science. Tout entraîneur a eu, sous sa direction, des animaux impressionnables, ou même des animaux qui, ne l'étant pas, le sont devenus.

Enfin, au point de vue pratique, voyons-nous les commissaires interdisant au dernier moment le départ de la favorite Marka, dans le Grand Critérium, sous prétexte qu'elle a manifesté de l'excitation devant les rubans de la starting !

Non, il faudra en arriver probablement à la responsabilité de l'entraîneur. Mais, comme je le disais, c'est une lourde charge qui peut aboutir à des résultats exagérés. Prenons le cas extrême, celui d'un entraîneur ayant, un beau dimanche, des pensionnaires courant dans six villes différentes ; si, dans l'une d'elles, l'un de ses partants est dopé, peut-on véritablement lui retirer sa licence, parce qu'un homme, auquel il donne une partie de sa confiance, l'a trompé ou a voulu se venger ? Entre ce cas extrême et celui de l'entraîneur coupable, il y en a toute une série, pour l'appréciation desquels il conviendrait peut-être que le Comité ait une certaine liberté, dans la fixation de la peine, aussi bien que dans l'estimation de l'infraction. Cette réforme du texte actuel est une tâche extrêmement ardue : mais, après les preuves de sagesse qu'il vient de donner, il ne nous est pas permis de douter que le Comité ne sache trouver la solution élégante, équitable et énergique.

RENÉ RIONDET.

# La Semaine Hippique

## Martial III traverse une époque heureuse

La fameuse question du doping a fait, toute la semaine passée, quelque tort aux courses, qui n'étaient plus qu'au second plan. On ne discutait plus qu'elle. Il était temps que la décision du Comité de la Société d'Encouragement arrivât pour calmer l'effervescence. Elle a déçu tous les amateurs de scandale. C'est le sort de toutes les décisions sages.

L'initiative prise par les commissaires de la Société d'Encouragement n'eût-elle pour résultat que de dissiper l'atmosphère de suspicion qui pèse sur les courses, que ce serait déjà là un heureux résultat. Certains faits d'ailleurs sont survenus, qui tendent à démontrer que le fléau, contre lequel on est parti en guerre, n'a peut-être pas la gravité qu'on a bien voulu dire. Je veux parler de l'excellente course fournie vendredi, à Maisons-Laffitte, par Hallebarde, l'un des concurrents distancés par le Comité. La pouliche de M. Michel Lazare, dopée au Tremblay, affirme M. Kauffmann, y a battu Hardie. Huit jours après, sans doping, il y a tout lieu de le croire, elle fournit une course qui vaut très largement celle qu'on a incriminée. Il y a là vraiment quelque chose de troublant.

Et l'entraîneur Leigh ? Je ne lui ferai pas tort en rappelant que la légende l'a bien longtemps représenté comme l'homme aux pilules magiques et aux pratiques coupables, puisque tout ce qui se passe à l'heure qu'il est tend à la détruire.

Eh bien ! non. La leçon est excellente pour les amateurs d'opinions toutes faites. On n'a rien découvert chez Leigh, et ses chevaux ont couru exactement la même forme que par le passé, et nous avons enregistré jeudi la victoire d'Agenda dans le Prix Perth. Victoire inattendue, mais très normale cependant. Un poulain, payé au printemps 55.000 francs et qui donnait à ce moment les meilleures espérances, peut, sans qu'on s'en étonne, battre Oui Dà et The Irishman à l'automne.

Les terrains fermes qu'il a trouvés, lors de sa rentrée, ne lui étaient guère favorables et il s'est montré sous un jour tout autre quand ils se sont alourdis. C'est un cas courant. Aussi bien ne faut-il pas s'exagérer la portée de son succès, puisqu'il a battu tout juste The Irishman, qui n'a pas existé dimanche, dans le Prix du Cèdre, gagné par Martial III.

Cette victoire de Martial III qui ne rendait pas moins de six livres en sus des seize à Wagram II, est, à première vue, très brillante. Elle paraît donner raison à ceux qui voyaient, dans le poulain de M. Lepetit, le gagnant moral du Prix du Conseil Municipal. J'avoue que je n'ai pas partagé, il y a quinze jours, leur sentiment et que je ne suis pas, encore aujourd'hui, bien convaincu. Martial III avait eu, c'est vrai, quelque peine à se faire jour, mais il est non moins sûr que, dégagé plus de deux cents mètres avant la fin, il n'a, durant cette fin de parcours, rien gagné sur Amoureux III. J'ai d'autant plus de raison de me tenir à cette ligne d'Amoureux III, qu'elle concorde très bien avec les performances passées S'il y a, dans l'une des deux dernières courses de Martial III, une inexactitude, un trompe-l'œil, je crois bien que c'est dans celle de dimanche, et que c'est non pas le fils d'Airlie qui s'est montré sous un jour nouveau, mais Wagram II qui n'a pas fait ce qu'elle aurait dû. Non par sa faute, mais par celle des circonstances.

Martial III traverse une période heureuse, après avoir hérité, par fortune, de la Coupe d'Or, il a remporté, sur Wagram II, une victoire qui n'est, certes, pas sans mérite, mais où les circonstances, et pour tout dire, la chance, ont eu une certaine part. Son propriétaire a été bien inspiré en optant pour le Prix du Cèdre, et pour nous, il eut été, je pense, plus curieux de lui voir disputer le Prix de La Forêt. Les bons trois ans de l'année ne sont plus guère aptes, en général, à disputer en cette saison, une course de 1.600 mètres. Mais Martial III, qui est vite, eut pu faire exception. Il eut, mieux que Bugler et Maboul II, donné la mesure des jeunes. C'est une bien bonne note pour Blarney et Dagor d'avoir fini devant eux, mais à trente-deux et trente-six livres, ce n'est pas un exploit, et on n'en peut tirer un argument bien positif et bien convaincant en faveur de la génération nouvelle. C'est une indication assez favorable, voilà tout. Entre Blarney et Dagor, le résultat a été celui que pouvait faire prévoir le Critérium de Deauville, où Dagor n'avait battu Blarney que d'une simple tête, grâce à un avantage de trois livres et à la supériorité de son jockey. Ce que la course nous a appris surtout, c'est que Dagor possède certaines qualités de tenue, dont ses précédentes exhibitions permettaient de douter.

STUART.

## Poignée de nouvelles

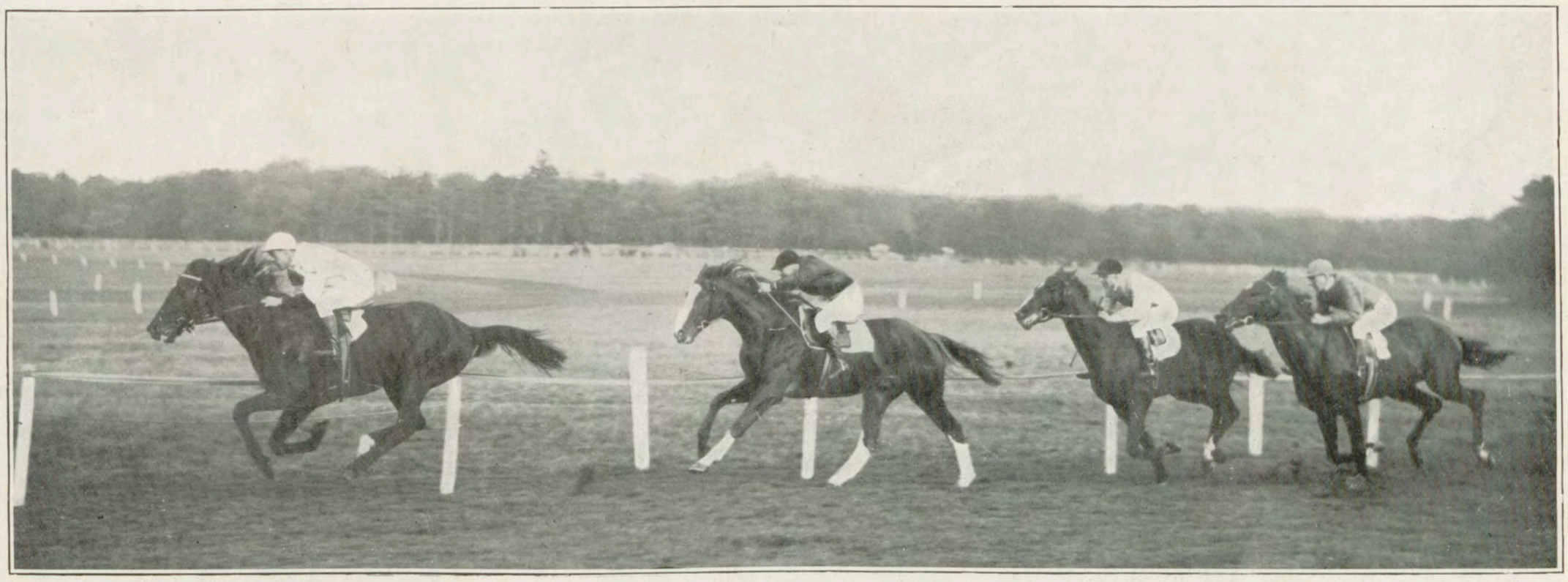
Parfrement n'a pas de chance : à peine remis de sa chute de Rambouillet, il est retombé samedi dernier à Auteuil et s'est fortement contusionné.

— Un grand propriétaire américain fait abattre en ce moment des arbres séculaires à Maisons-Laffitte : sur cet emplacement s'élèveront des thermes romains.

— Pour éviter les erreurs de parcours qui se produisent toujours au tournant de Passy dans les courses d'apprentis, la Société des Steeples ferait bien de placer une lice à cet endroit.

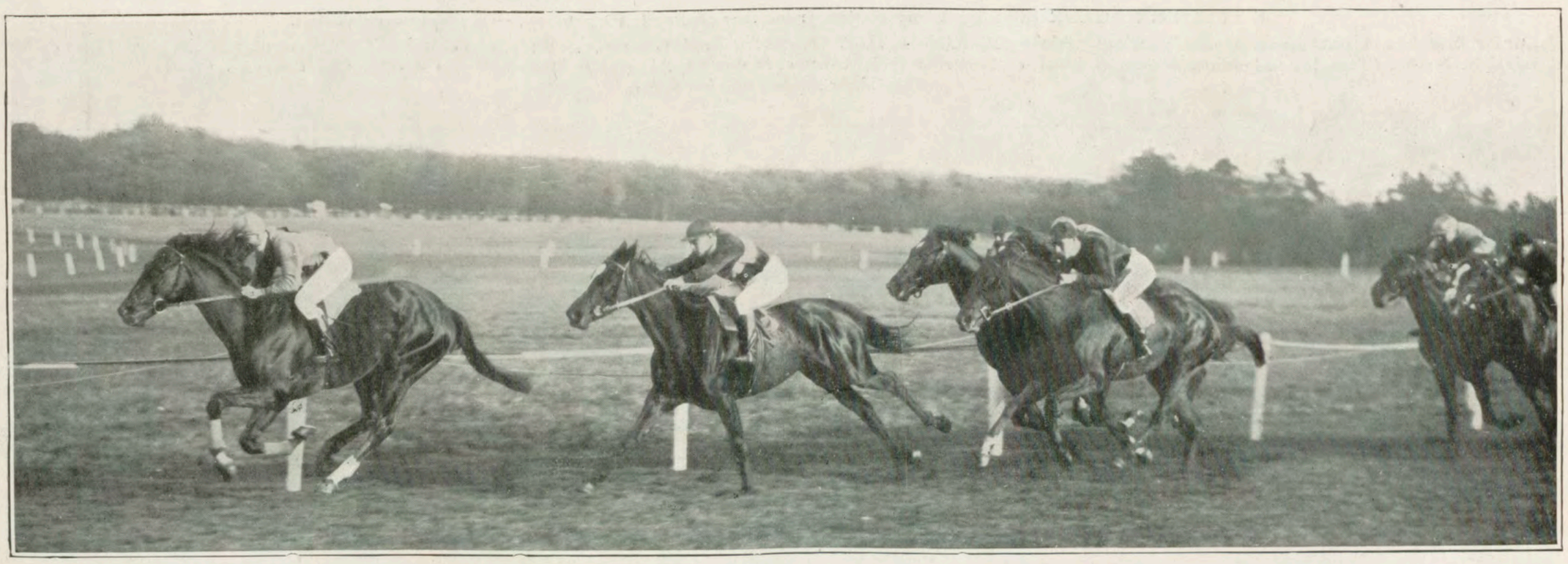
TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

# CASTAGNETTE V GAGNE LE HANDICAP D'OCTOBRE



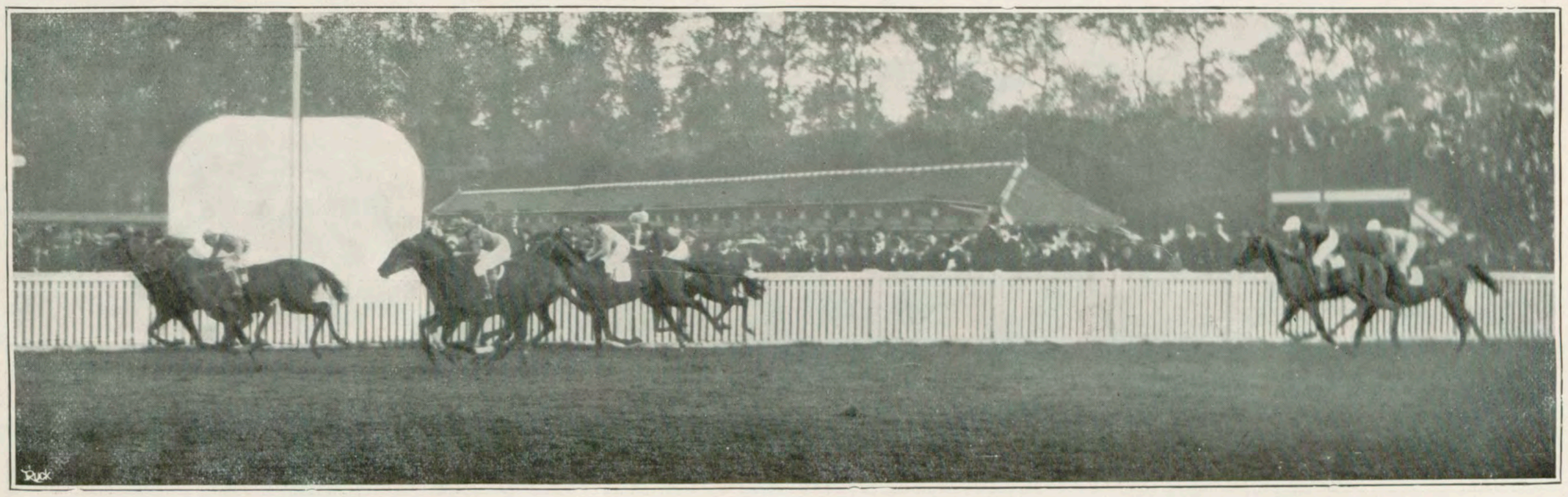
Renard Bleu — Vieux Chouan — Philippe II — Linois

**LE PRIX SENLIS (3.000 mètres, 12.000 francs) — Longchamp, 17 octobre — Le tournant de Boulogne.**
**Renard Bleu a fait une course en avant dans cette épreuve, mais la distance était un peu trop longue pour lui et, à l'entrée de la ligne droite, il donnait des signes de défaillance ; Philippe II survenait alors et le battait facilement par près d'une longueur.**



Last Patron — Castagnette V — Lilium — Take Are — Infortuné

**LE HANDICAP D'OCTOBRE (3.000 mètres, 20.000 francs) — Longchamp, 17 octobre — Le Tournant de Boulogne..**
**Castagnette V s'est fort bien trouvée du terrain lourd ; elle est venue dans la descente se placer derrière le leader Last Patron, qu'elle dominait dès l'entrée de la ligne droite. Le Boudha venait prendre la seconde place à Last Patron, terminant à une longueur et demie de Castagnette V.**



Agenda — Oui-Dà — Matchless — The Irishman — Rouble

**LE PRIX PERTH (2.500 mètres, 20.000 francs) — Maisons-Laffitte, 18 octobre — L'arrivée.**
**Neuter, Agenda, Oui-Dà et Saint-Ange III ont mené. Dans les tournants, Agenda était devant Neuter, Oui-Dà, Saint-Ange III et The Irishman. Dans la ligne droite, Oui-Dà venait attaquer Agenda, mais celui-ci gardait une encolure d'avance sur le cheval de M. Caillault.**

# D'AUTEUIL A LONGCHAMP

LE PRIX LE NAGEUR (4.000 mètres, 10.000 francs.) — Auteuil, 19 octobre. — La haie du Pavillon.

Cantinier II et Arson ont mené devant Va Tout, Aloès III, Kildare II et Ovide II. Aux tribunes, Arson précédait Va Tout, Cantinier II, Roghui, Pompon du Général et Ismen. Entre les tournants, Arson, Roghui et Ismen menaient détachés devant Aloès III. Dans la ligne droite, Ovide venait prendre l'avantage et battait Aloès III de trois longueurs.

LE PRIX DU CÈDRE (2.200 mètres, 30.000 francs.) — Longchamp, 20 octobre. — L'arrivée.

Wagram II et Martial III ont suivi Le Cid III et The Irishman jusque dans le tournant. A ce moment, la pouliche du comte Le Marois prenait la tête, mais Martial III ne se laissait pas distancer et réglait facilement Wagram II par une longueur. Le Cid III finissait troisième.

LE PRIX DE LA FORÊT (1.600 mètres, 30.000 francs.) — Longchamp, 20 octobre. — L'arrivée.

Oukoïda, Bugler et Dagor ont mené jusque dans la descente, où Bugler prenait le commandement devant Dagor et Calvados III. Après la bousculade qui se produisit dans le dernier tournant, Bugler et Dagor se détachaient devant Calvados III et Blarney ; ce dernier faisait son effort aux premières tribunes et réglait Dagor et son compagnon d'écurie Bugler.

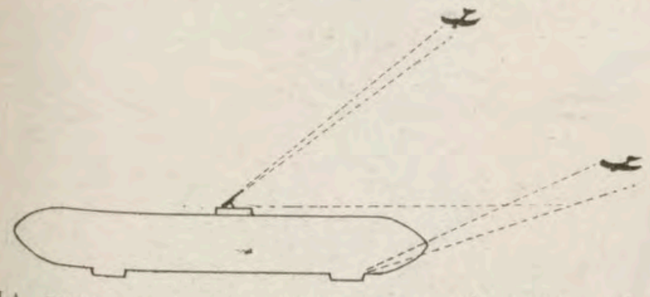
# France et Allemagne[1]

## Notre organisation dans l'Est

*(Suite.)*

Il ne reste donc pas un kilogramme de disponible pour blinder à l'heure actuelle. Il faudra donc ou augmenter la force du moteur (120 HP -140 HP); ou diminuer l'approvisionnement de l'essence ou alléger la mitrailleuse pour compenser le poids du blindage qu'il faut compter, même avec des aciers extra-légers et résistants, de 70 à 100 kilos environ.

Mais, ne nous laissons pas hypnotiser par cette question de *protection* de l'avion. Sa seule protection véritable sera encore sa mobililité et son offensive à outrance. Armons les avions — ou tout au moins une certaine catégorie d'avions lourds — qui seront



LA PROTECTION DU BLINDAGE ET L'ATTAQUE D'UN AVION CONTRE UN ZEPPELIN.

nos *avions de combat*, nos *avions de destruction*, et ne nous préoccupons de leur protection que quand nous serons assuré de voir passer au-dessus de leur capot de toile, le mufle redoutable d'une *Hotchkiss* ou d'une *Puteaux*.

### IV. — COUP D'ŒIL SUR L'EST ET NOS AVIONS.

Et maintenant que nous avons jeté le cri d'alarme contre le danger du dirigeable allemand, contre l'effort colossal, méthodique, jamais découragé, de nos voisins, (en dépit des catastrophes et des déboires journaliers), maintenant que nous avons essayé d'exposer ce qu'il y aurait à faire pour parer à ce danger, jetons un coup d'œil réconfortant sur la cinquième arme française et sur ce qui a été fait et est en train d'être fait par l'Inspecteur de l'Aéronautique et son chef éminent, le colonel Hirschauer.

Le coup d'œil sur la frontière, sur les escadrilles nouvelles qui, maintenant, montent la garde, est réconfortant. Que de progrès faits depuis le jour où, spectateurs enthousiastes, nous regardions Latham et H. Farman, effleurer le sol du camp de Châlons et que, presque à quatre pattes, on vérifiait si l'avion avait décollé, suivi d'un cri de triomphe:

— Il a volé!

Ces temps semblent lointains, très lointains, tellement l'avion a marché triomphant depuis, et cependant il n'y a encore que trois petites années que cela se passait!

Aussi, en dépit de l'avenir toujours menaçant de l'aéronautique allemande, nous pouvons avoir confiance et croire que nous serons les maîtres absolus de l'air... mais pas sans efforts.

A l'heure actuelle, de l'autre côté des Vosges, la situation est la suivante:

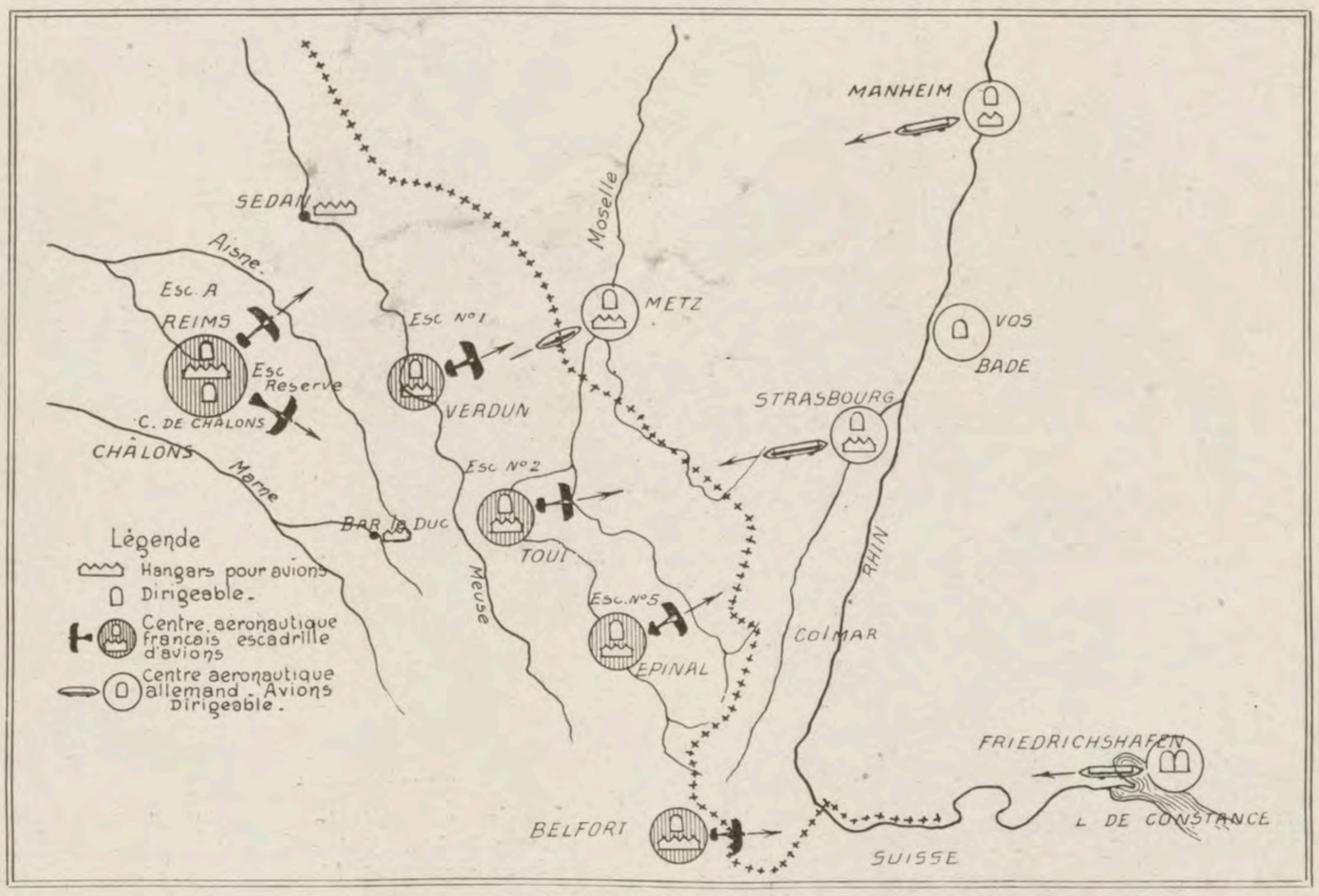
*Deux centres aéronautiques militaires ont été constitués:*

*Metz* et *Strasbourg:* chacun possède un hangar de dirigeables.

Quant aux *avions*, il est difficile de savoir le *nombre* et surtout la *valeur* des aéroplanes militaires allemands, l'autorité militaire gardant, sur la question, une prudente réserve... peut-être trop prudente, espérons-le, pour qu'elle cache un danger. Derrière ces deux centres aéronautiques, les points de relai de Vos (Bade), Manheim (Wurtemberg) et Friedrchsihafen (Bavière), forment des bases de secours de dirigeables et des étapes vers le grand centre militaire de Berlin-Tegel.

Du côté français, la situation déjà énumérée par les grands quotidiens est la suivante:

Une ligne presque continue d'escadrilles est en




FRANCE CONTRE ALLEMAGNE

*Les avions francais et les escadrilles de couverture face à face avec les dirigeables allemands sur la frontière de l'est.*

place, veillant à tous les carrefours militaires de la frontière, prête à foncer de l'avant, rapporter les renseignements et détruire le Zeppelin voisin, espérons-le.

Ce chapelet d'escadrilles commence à Belfort pour finir à Verdun et se prolonge, en arrière, par des escadrilles de secours, vers Reims.

C'est d'abord *Belfort*, centre aéronautique et poste fixe de l'escadrille nº 3, dont tous les avions, partis de Villacoublay, sont à l'heure actuelle en place. Cette escadrille, tout à fait à l'avant-garde, à quelques minutes de la frontière, est prête à foncer par la trouée de Belfort, la vallée de l'Ill et du Rhin, vers Colmar et Strasbourg.

En remontant au nord, le centre aéronautique d'Epinal-Lunéville tient les passages des Vosges, du Honeck au Donon, vers Strasbourg. Sa mission est dure, ingrate, dans un pays coupé de bois et de montagnes. Mais elle est de première importance.

L'escadrille nº 1, de Toul, assure la surveillance de tout le plateau de Nancy et Lunéville, des débouchés de Metz, vers la Seille et Mousson, de la Sarre, vers Avricourt, Saverne, Strasbourg.

L'escadrille de Verdun observe les débouchés de Metz et de la vallée de la Moselle par la trouée de Longwy. Son action sera complétée plus tard au Nord par une escadrille vers Sedan ou Mézières.

Enfin à 100, 150, 200 kilomètres en arrière selon les places fortes, le double centre aéronautique de Reims, camp de Châlons, forme un vaste dépôt de matériel, un réservoir d'appareils,de pilotes, destiné par ses escadrilles de réserve à alimenter les escadrilles de couverture de la frontière de l'Est. C'est d'ailleurs à Reims que se trouve l'emplacement administratif du deuxième groupe aéronautique dont le commandement a été confié au lieutenant-colonel Breton, un de nos brillants tacticiens et apôtre convaincu de la cinquième arme.

Telle est la vue d'ensemble de la frontière française, tel est le faisceau formidable d'escadrilles homogènes qui se dressent en face des hangars de *Frascati* de Metz ou de l'*Exercitz Platz*, de Strasbourg.

Entrons un peu maintenant dans le détail.

### L'ORGANISATION D'UNE ESCADRILLE FRANÇAISE

Les précédentes manœuvres de l'Ouest, la revue de Villacoublay ont permis de se rendre compte de l'effort formidable accompli par l'Inspection permanente de l'Aéronautique pour la composition d'une escadrille.

Dans la multiplicité des efforts pour créer la cinquième arme, dans l'ensemble des rouages et organismes mis au point, la création de l'escadrille d'avions française est certainement le plus beau morceau de l'Aéronautique militaire,

*(A suivre).* MARC GOUVIEUX.

[1] Voir les numéros 732, 733, 734 et 735.


# NOTRE CONCOURS DE PROPAGANDE

Parmi les nombreux journaux consacrés aux sports, le plaisir universel, vous avez donné la préférence à la *Vie au Grand Air*. Nous avons répondu à cette confiance en nous efforçant d'apporter à notre revue, le plus grand nombre d'améliorations possibles; nous n'avons cessé de perfectionner notre formule et cette formule, qui est toujours perfectible, sera encore améliorée.

En échange de ces efforts constants et pour pouvoir leur donner toute l'ampleur désirable, nous avons pensé que nos lecteurs ne se refuseraient pas à nous aider à propager, chaque jour davantage, leur journal favori.

C'est pourquoi nous avons institué *Quatre Concours trimestriels* et un *Grand Concours annuel de Propagande*, dont nous indiquons ici les conditions:

**CONCOURS DE PROPAGANDE**

réservé aux Abonnés
des Publications Pierre Lafitte et Cie.

*Ce Concours, dont les prix seront décernés aux co currents qui auront transmis le plus grand nombre d'abonnements aux* Publications Pierre Lafitte et Cie *(Femina, Je sais tout, La Vie au Grand Air, Musica, Fermes et Châteaux), comprend des épreuves trimestrielles et un Concours annuel dont voici le détail:*

**4 CONCOURS TRIMESTRIELS DE PROPAGANDE**

*le 1er de ces Concours s'étend du 1er octobre au 31 décembre, les autres sur chacun des 3 trimestres suivants, dotés chacun de:*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | *Prix de* | 100 | *francs de livres* |
| 1 | — | 50 | — |
| 2 | — | 25 | — |
| 10 | — | 12 | — |

*choisis par nous dans le Catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie.*

*Les lauréats de ces Concours trimestriels participent à*

**UN GRAND CONCOURS ANNUEL**

pour la période comprise
du 1er octobre de chaque année
au 30 septembre de l'année suivante,
doté des prix suivants:

| | | |
|---|---|---|
| *1er Prix* . . . . | 500 | *francs de livres* |
| *2e* — . . . . | 250 | — |
| *3e* — . . . . | 125 | — |
| *4e* — . . . . | 100 | — |
| *5e* — . . . . | 75 | — |
| *6e et 7e Prix* . . . | 50 | — |
| *8e, 9e, 10e Prix* . . | 25 | — |
| *du 11e au 20e Prix* | 12 | — |

*Les livres formant les prix seront choisis par nous dans le Catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie.*

**RÈGLEMENT**

1º *Adresser aux PUBLICATIONS Pierre LAFITTE et Cie, après l'avoir rempli et fait signer du propagandiste et du nouvel abonné, un des Bulletins spéciaux que l'on trouvera dans le* Carnet Multiprimes *des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie (envoi franco contre 0 fr. 50. Etranger 0 fr. 75);*

2º *Chaque bulletin reçu est porté sur une liste spéciale pour un point à l'actif du propagandiste, dès que le montant de l'abonnement a été reçu;*

3º *Les 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre, les listes sont arrêtées, totalisées, et les 14 propagandistes comptant le plus grand nombre de points, c'est-à-dire ayant adressé le plus grand nombre d'abonnements, sont proclamés lauréats;*

4º *Une fois les résultats du 4e Concours (trimestre s'étendant du 1er juillet au 30 septembre) publiés, les points portés sur les 4 listes sont totalisés et les 20 premiers propagandistes comptant le plus de points sont proclamés lauréats du Concours annuel;*

5º *Les souscriptions recueillies près des* nouveaux *abonnés entrent seules en ligne de compte pour ces Concours.*

Abonnez donc vos amis, faites-les abonner aux Publications Pierre Lafitte et Cie, vous aurez le double avantage de leur faire réaliser une économie sur la dépense qu'ils font en les achetant au numéro et de prendre part vous-même à un concours facile et doté de prix intéressants.

**N.-B. — Les frais de port des volumes gagnés sont à la charge des lauréats.**

# LES DRAGS HOUNDS DE GOUSSAINVILLE

**DEVANT L'ÉGLISE**

**Les drags hounds de M. Decauville à Goussainville. A droite, MM. Decauville, Cramail et Mlle de Savignies.**

**LA DESCENTE D'UNE BUTTE PENDANT LA CHASSE**

**La chasse suivit un parcours très varié et très pittoresque. Notre photographie représente les invités de M. Decauville descendant une butte à la suite de M. Le Camus de Wailly. En haut, à gauche, la meute de M. Decauville. En haut, à droite, la curée à la fin de la chasse.**

*Le Gérant*: CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air*.— H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin. Paris.